

Annukka Pajunpää

**TUTKIMUS JA ALUSTAVA MARKKINOINTISUUNNITELMA
LENTOKENTTÄKULJETUSTEN KEHITTÄMISEKSI KOKKOLASSA**

**Opinnäytetyö
CENTRIA-AMMATTIKORKEAKOULU
Liiketalouden koulutusohjelma
Kesäkuu 2016**

TIIVISTELMÄ OPINNÄYTETYÖSTÄ

Yksikkö Kokkola-Pietarsaari	Aika Kesäkuu 2016	Tekijä/tekijät Annukka Pajunpää
Koulutusohjelma Liiketalouden koulutusohjelma		
Työn nimi TUTKIMUS JA ALUSTAVA MARKKINOINTISUUNNITELMA LENTOKENTTÄ-KULJETUSTEN KEHITTÄMISEKSI KOKKOLASSA		
Työn ohjaaja Jorma Saloniemi		Sivumäärä [46 + 1]
Työelämäohjaaja Jonne Sandberg		
<p>Tämä opinnäytetyö on tehty toimeksiantona Kokkolan kaupungille. Tarkoitus oli pohtia lentokenttäkuljetusten kehittämistä Kokkolasta Kokkola-Pietarsaaren lentokentälle. Toimeksiantaja halusi vertailtavan kahdeksan eri paikkakunnan lentokenttäkuljetuksia. Lisäksi hyödyllistä toimeksiantajalle oli laatia pienimuotoinen markkinointisuunnitelma lentokenttäkuljetuksille. Opinnäytetyön teoria käsittelee logistiikkaa kokonaisuutena sekä logistiikkaa lentoliikenteessä. Lentoliikenteen historiaa tarkastellaan Suomessa Finnairin näkökulmasta.</p> <p>Työn tutkimusaiheena olivat lentoasiakkaiden käyttämät kuljetusmuodot, matkustus sekä Kokkolan lentokenttäkuljetusten tunnettuus ja käyttö. Tutkimus toteutettiin Kokkola-Pietarsaaren lentokentällä neljänä päivänä. Tulokset esitettiin jokaisesta kysymyksestä kuvioiden muodoissa. Tutkimuksen tuloksia analysoitiin käyttäen Excel -taulukkolaskentaohjelmaa.</p>		
Asiasanat lentoliikenne, lentokenttäkuljetukset, logistiikka, markkinointi		

ABSTRACT

Centria University of Applied Sciences	Date June 2016	Author/s Annukka Pajunpää
Degree programme Bachelor of Business Administration		
Name of thesis DEVELOPING AIRPORT TRANSPORTATION IN KOKKOLA, RESEARCH AND PRELIMINARY MARKETING PLAN		
Instructor Jorma Saloniemi	Pages 46+1	
Supervisor Jonne Sandberg		
<p>This thesis was commissioned by the city of Kokkola. The purpose was to think about developing airport transportation from Kokkola to Kokkola-Pietarsaari airport. The mandator wanted eight different cities' airport trasportations to be compared. In addition it was advantageous to the mandator to make a small-scale marketing plan to airport transportations. The theory part of the thesis dealt with logistics in general and logistics in air traffic. The history of air traffic was examined from Finnair's point of view in Finland.</p> <p>The subject of the research in this thesis was the mode of transport that air customers used, their travelling and Kokkola's airport transportations recognition and use. The research was executed in Kokkola-Pietarsaari airport during four days. The results of each question were presented using diagrams. The results from the research were analyzed by using Excel calculation program.</p>		
Key words air traffic, airport transportations, logistics, marketing		

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
2 LOGISTIIKKA	3
2.1 Mitä on logistiikka	3
2.2 Kuljetusten ja jakelun logistiikka	5
3 LENTOLIIKENNE SUOMESSA	11
3.1 Finnair lentoliikenteen toteuttajana	12
3.2 Lentokuljetukset	14
3.3 Lentoliikenteen merkitys	16
4 LENTOTOIMINTA KOKKOLASSA	20
4.1 Nykytila ja tulevaisuus	21
4.2 Alustava suunnitelma lentokuljetusten markkinoinnista Kokkolan kaupungille	22
5 TOIMEKSIANTO JA TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	25
5.1 Tutkimuksen tekemisestä	25
5.2 Vertaileva tutkimus kuljetusten toteutuksesta eri kaupungeissa	26
5.2.1 Oulu	27
5.2.2 Vaasa	27
5.2.3 Turku	28
5.2.4 Kemi-Tornio	29
5.2.5 Tampere	29
5.2.6 Kajaani	30
5.2.7 Jyväskylä	31
5.2.8 Joensuu	31
5.2.9 Lyhyt yhteenveto	31
5.3 Asiakkaiden haastattelu lentokentällä	32
5.3.1 Määränpää ja matkan tarkoitus	33
5.3.2 Matkustus ja paikkakunta	35

5.3.3 Kuljetukset ja tyytyväisyys kuljetuksiin	36
5.3.4 Tietoisuus kuljetuksista	38
5.4 Ehdotus Kokkolan kaupungille	39
 6 YHTEENVETO JA POHDINTA	 40
 LÄHTEET	 42
LIITTEET	

1 JOHDANTO

Kokkolan kaupunki oli uudistamassa lentokenttäkuljetuksia Kokkolasta Kokkola-Pietarsaaren lentokentälle syyskuusta 2015 alkaen. Vanhat sopimukset päättyvät ja kaupunki tarvitsee suuntaa sille, miten kuljetuksia on järkevää jatkaa. Kokkolan kaupungin toimeksiannon perusteella tässä opinnäytetyössä tutkittiin lentokenttäkuljetusten kehitysmahdollisuuksia tulevaisuudessa. Kokkola-Pietarsaaren lentokenttä sijaitsee Kruunupyssä, jonne on matkaa Kokkolan keskustasta alle puoli tuntia. Kuljetusten kehittämisen tueksi on vertailtu, miten kuljetukset lentokentille on hoidettu muutamissa muissa kaupungeissa ja kysytty myös matkustajien käyttämistä kuljetusmuodoista lomakehaastattelun muodossa.

Haastattelun tuloksia analysoidaan kuvioiden avulla ja vertaillaan arkena matkustavien ihmisten vastauksia viikonloppuna matkustaviin. Haastattelussa keskeisintä tietoa oli paikkakunta, josta matkustajat olivat tulossa lentokentälle, mitä kuljetusmuotoa matkustajat käyttävät sekä matkustajien tietoisuus lentokenttäkuljetuksista. Haastattelussa myös selvitettiin, kuinka moni matkustajista käyttää lentokenttäkuljetuksia tällä hetkellä.

Lentokenttäkuljetusten lisäksi käydään lyhyesti läpi lentoliikenteen historiaa Suomessa ja tarkemmin Finnairin näkökulmasta. Teoriaosuudessa tarkastellaan logistiikkaa käsitteenä sekä tarkemmin lentokuljetuksia osana logistiikkaa sekä pohdittiin lentoliikenteen tärkeyttä Kokkolan alueella ihmisten ja teollisuuden näkökulmasta. Lentokenttäkuljetuksille luodaan myös pienimuotoinen markkinointisuunnitelma ja selvitettiin, miten kuljetukset on hoidettu aiemmin. Näiden tietojen avulla laadittiin lentokenttäkuljetusten toteutusehdotukset Kokkolan kaupungille.

Kokkolan kaupungin kehitysjohtaja Jonne Sandbergin kanssa on käyty läpi muutamien muiden kaupunkien vertailua palaverissa 13.5.2015. Hänellä oli valmiiksi näkemys niistä kaupungeista, joita Kokkolan kaupunki voisi käyttää vertailukohteina. Tietoa kuljetuksista oli tarkoitus etsiä internetin avulla ja luoda yhteenveto, joka luovutettiin Jonne Sandbergille. Lomakehaastattelu matkustajille Kokkola-

Pietarsaaren lentokentällä toteutettiin toukokuun lopulla ja kesäkuun alussa 2015. Haastattelun yhteenveto käytiin läpi Jonne Sandbergin kanssa palaverissa 10.6.2015. Tällöin tuli esille tarve lentokenttäkuljetusten markkinoinnista ja markkinointisuunnitelman toteuttamisesta. Viimeinen palaveri pidettiin 12.8.2015, jolloin valmis markkinointisuunnitelma luovutettiin Jonne Sandbergille.

Opinnäytetyössä on lähtökohdaksi otettu logistinen lähestymistapa, koska Kokkolan kaupungin toimeksiannon painopiste oli lentokenttäkuljetusten selvittäminen muutamissa muissa kaupungeissa päätöksenteon pohjaksi, miten täällä Kokkolassa lentokenttäyhteydet toteutettaisiin. Muita työn lähestymistapoja olisi ollut mm. asiakaspalvelullinen näkökulma tai asiakaskäyttäytymistä korostava lähestymistapa. Mutta logistinen näkökulma sopi parhaiten sekä toimeksiantoon että Kokkolan kaupungin toimintastrategiaan. Opinnäytetyön toisessa luvussa pohditaan logistiikkaa vähän tarkemmin ja sen jälkeen lentotoimintaa sekä Suomessa että erityisesti Kokkolassa eri näkökulmista. Luku neljä sisältää myös alustavan suunnitelman lentokenttäkuljetusten markkinoinnista Kokkolan kaupungille. Luvussa viisi tutkitaan ja raportoidaan eri kaupunkien lentokenttäkuljetusten toteutuksia sekä asiakastutkimus Kokkola-Pietarsaaren lentokentällä raportteineen.

Opinnäytetyössä keskityin toimeksiantajan toiveisiin, eli alustavaan markkinointisuunnitelmaan, vertailututkimukseen sekä lomakehaastatteluun. Näiden asioiden pohjalta päätin ottaa logistisen lähestymistavan aiheeseen. Logistiikka aiheena antoi vahvan pohjan opinnäytetyölle sekä kattavan teoriaosuuden. Logistiikan kokonaisuuden jälkeen siirryin käsittelemään lentoliikennettä Suomessa sekä lentotoimintaa Kokkolassa. Nämä asiat liittyivät aiheeseen ja sopivat hyvin teoriaosuuteen yhdessä logistiikan kanssa. Opinnäytetyöhön kuuluvat tutkimukset olivat oleellisia toimeksiantajalle ja toivat käytännönosuuden sisältöön. Lomakehaastattelun tuloksista tein jokaisesta kysymyksestä kaavion, jotta tulosten analysointi olisi mahdollisimman selkeää.

2 LOGISTIIKKA

Logistiikkaa voidaan lähestyä monesta eri näkökulmasta. Tässä työssä logistiikkaan paneudutaan kokonaisuuden näkökulmasta eli ensin selvitän, mitä logistiikka on kokonaisuudessaan. Sitten tarkennan logistiikan kuljettamisen ja jakelun ulottuvuutta ja päädyn lentokuljettamisen logistiisiin tekijöihin, joiden esittäminen opinäytetyöni toimeksiannon näkökulmasta on hyvin oleellista ja tärkeää. Lentokenttä yhtenä logistiikan osasena on tärkeä Kokkolan kaupungille kuten myös lentokenttäkuljetukset Kokkolasta lentokentälle ja toisinpäin.

2.1 Mitä on logistiikka

Logistiikka tarkoittaa materiaalivirtojen ohjaamista raaka-aineiden alkulähteiltä loppuasiakkaalle siten, että tuote on käytettävissä oikeassa paikassa oikeaan aikaan, ja siten, että minimoidaan toimintoihin liittyvät kustannukset ja muut haitat, kuten negatiiviset ympäristövaikutukset tai turvallisuusriskit. Varsinaisen materiaalivirran eli kuljetusten ja varastoinnin lisäksi logistiikkaan kuuluu tieto- ja rahavirtojen kulkuun liittyvä suunnittelu sekä yhteiskunnallisten ja ympäristövaikutusten tarkastelu. Logistiikasta on kehitelty useita, toisistaan hieman poikkeavia määritelmiä. Yllä olevan määritelmän lisäksi logistiikalla tarkoitetaan tuottavaan ja kustannustehokkaaseen hankintatoimeen, varastointiin sekä kuljetukseen ja jakeluun liittyvien materiaalien ja palvelujen suunnittelua, toteutusta ja seurantaakin niin, että samalla huomioidaan asiakasvaatimukset. Tämä määritelmä sisältää sekä yrityksen tulo-, sisä- että lähtölogistiikan. Niin ikään logistiikka nähdään prosessina eli erilaisten toimintojen sarjana. Logistiikka voidaan määritellä myös lyhyesti: Logistiikka on tuotteen tai palvelun ja siihen liittyvän tiedon ja rahan hallintaa organisaatiossa asiakastarpeiden tyydyttämiseksi. Logistiikan määritelmässä korostetaan myös asiakastarpeita. Niiden tunnistaminen ja ennakointi ovatkin ratkaisevan tärkeässä asemassa, jotta liiketoiminta on tuloksellista ja kannattavaa. Asiakaskeskeisyys ja -lähtöisyys ovat menestyksellisen liiketoiminnan perusta. (Logistiikan maailma, logistiikan perusteita.)

Logistiikka on materiaali-, tieto ja pääomavirtojen, hankinnan, tuotannon, jakelun ja kierrätyksen, huolto- ja tukipalvelujen, varastointi-, kuljetus- ja muiden lisäarvopalvelujen sekä asiakaspalvelun ja -suhteiden kokonaisvaltaista johtamista ja kehittämistä. (Karrus 1998, 13.)

Logistiikasta käytetään myös termiä businesslogistiikka, joka käsittää ne toiminta- ja ohjaustavat, joilla toimitusketjuja toteutetaan ja hallitaan raaka-ainetoimittajilta, jalostuksen kautta asiakkaalle. Logistiikan kohteina ovat materiaali-, tuote-, sekä logistisiin prosesseihin sisältyvät tieto- ja rahavirrat. Osa asiakaspalvelusta, kuten oikea aika ja paikka ovat pääosin logistiikan aikaansaamia. (Hokkanen, Karhunen & Luukkainen 2011, 13.)

Logistiikassa on kaksi perusvirtaa, fyysinen materiaalivirta ja informaatiovirta. Informaatiovirrassa tieto kulkee asiakkaalta toimittajalle, esimerkiksi tilaukset. Nykyään talous on levinnyt globaaliksi eli maailmalliseksi, joten informaatiovirta voi liikkua laajalla alueella. Informaatiovirta on logistisista virroista tärkein, sillä sen avulla ohjataan koko materiaalien toimitusketjua raaka-ainelähteeltä loppukäyttäjälle, ja myös loppukäyttäjältä materiaalilähteelle palautuvia maksusuorituksia. Materiaalivirta tarkoittaa tilauksen toteutusta. Se voi olla fyysinen tuote, mutta siinä voi olla mukana myös aineettomia palveluita. Fyysinen virtaus tapahtuu tuottajalta asiakkaan suuntaan. Perusvirtojen lisäksi logistiikassa on mukana rahavirta, joka on liiketoiminnan kannalta tärkein. Tuottamiseen tarvitaan rahaa ja tärkein rahan lähde tuottajalle on asiakas, jolta saadaan myyntituloa. Logistisen ketjun kannalta rahavirraksi luetaan tavarantoimittajalle siirtyvät maksut. (Hokkanen ym. 2011, 14.)

Logistiikka on tärkeä tukitoimi yrityksen markkinoinnissa. Logistiikan avulla yritys pyrkii tuottamaan asiakkaille mahdollisimman paljon lisäarvoa ja näin parantamaan yrityksen kokonaiskannattavuutta. Markkinoinnin arvotekijöitä on tuote, hinnoittelu, myyminen ja jakelukanava. Niiden on yhdessä tuotettava teki-
jöidensä summaa suurempaa arvoa, eli yrityksen on saavutettava riittävä tulos.

Logistiikalla pyritään hallitsemaan kokonaisuutta niin, että yritys voi saavuttaa keskiarvoa paremman kannattavuuden toimialalla. Logistiikan onnistumista tarkastellaan pääasiassa taloudellisesta näkökulmasta eli kustannuskertymästä, koska logistiikka käsittää kaikki ne toiminnot, jotka eivät liity fyysisesti tuotteen valmistukseen, myyntiin ja hallinnolliseen toimintaan. Materiaalien hankintaan, siirtelyyn ja ohjaukseen sekä informaation hallintaan liittyvien toimenpiteiden tuottavuuden on oltava positiivista, jotta ne hyödyttävät yritystoimintaa. Logistiikan aiheuttamat kustannukset jaetaan kuljetus, varasto, pääoma- ja hallintokustannuksiin. Näistä kuljetuskustannukset ovat logistiikan suurin kustannuserä. (Hokkanen ym. 2011, 57–58.)

Logistiikan toteutustavat ja järjestelmät vaihtelevat toimialasta ja yrityksestä riippuen, mutta logistiikkaketjun mukaan niistä erottuu kaksi päätyyppiä, eli kauppa- ja teollisuus. Teollisuudessa logistiikkapuoli vastaanottaa raaka-aineita, komponentteja ja mahdollisia puolivalmisteita, joista yritys jalostaa tuotteita, jotka ohjataan lähtölogistiikan kautta markkinoille. Kaupan toimintaperiaate on toimia välittäjänä tavaralle. Kaupan lähtö- ja tulologistiikan välillä ei tapahdu jalostumista, mutta tavara jalostuu kaupassa jonkin verran. Asiakkaille tuotetaan lisäarvoa, kun kuljetuspakkauksia puretaan ja tavara asetetaan hyllyyn valmiiksi. (Hokkanen ym. 2011, 45.)

2.2 Kuljetusten ja jakelun logistiikka

Kuljetukset ovat tärkeä osa kaikessa maailmanlaajuisessa logistiikassa, sillä asiakkaan ja yrityksen välillä saattaa olla pitkiäkin välimatkoja. Erilaiset kuljetusmuodot ja -yritykset tarjoavat kilpailukykyisiä vaihtoehtoja tavarankuljetukseen ja mahdollistavat paremman palvelun ja kustannusten alentamisen. Ensisijaisia kuljetusmuotoja ovat rautatie-, maantie-, putki-, meri- ja lentokuljetukset. Kuljetusmuodon valinnassa on mietittävä muun muassa hinnan suhdetta nopeuteen, pakkauskulujen suhdetta vahinkoriskeihin sekä joustavuuden suhdetta luotettavuuteen. Usein

kuljetuksiin perille asti tarvitaan useampaa kuin yhtä kuljetusmuotoa. (Gourdin 2011, 84–85.)

Kuljetusmuodon valintaan vaikuttavat monet tekijät. Kuljetuksia tarvitsevan yrityksen toimintaidea, kilpailustrategia ja toimiala määräävät kuljetusten säännöllisyyden ja toimitusten tiheyden. Myös lähettäjän ja vastaanottajan maantieteellinen sijainti sekä tavoiteltu palvelutaso vaikuttavat valintaan. Toinen valintaan vaikuttava tekijä on itse lähetys. Kuljetettavan tavarain paino, arvo, eräko sekä mahdollinen pilaantumisherkkyys suhteessa kuljetusmatkaan ja sen aikana vallitseviin olosuhteisiin ovat tärkeitä näkökohtia. Joidenkin lähetysten on oltava koko ajan kylmässä, joidenkin taas on oltava katkeamattomassa kylmäketjussa. (Logistiikan maailma, kuljetusten ja jakelun logistiikkaa.)

Rautatiet tarjoavat kustannus- ja energiatehokkaan kuljetusmuodon silloin, kun kuljetetaan suuria määriä tavaraa pitkillä välimatkoilla. Tätä kuljetusmuotoa käytetään usein, kun kyseessä on vähäarvoista ja tilavuudeltaan suurta lastia, esimerkiksi kivihiiltä. Rautatiet ovat käytännössä rajoittamattomia tavarain koon, painon ja tilavuuden suhteen, mutta kiinteät radat voivat rajoittaa täyden asiakaspalvelun tarjoamista. Rautatiekuljetuksissa usein yhdistetäänkin eri kuljetustapoja kuljetusketjussa. Useissa maissa rautatiet ovat valtion omistuksessa, mikä helpottaa eri maiden välisiä kuljetuksia sekä rajojen ylityksiä. Maiden rautateiden välillä on kuitenkin eroja muun muassa raideleveyksissä ja sähköjännitteessä, joten jossain kohtaa tavara on siirrettävä junasta toiseen. (Gourdin 2011, 85–86.)

Suomen kuljetusjärjestelmässä näitä rautateille parhaiten sopivia virtoja ovat raskaan metsä- ja metalliteollisuuden vientikuljetukset tuotantolaitoksilta satamiin sekä Venäjältä saapuvat ja Suomen läpi kulkevat metalli- ja kemianteollisuuden transiitkuljetukset. Näiden lisäksi rautateillä kulkee runsaasti metsä-, metalli- ja kemianteollisuuden raaka-ainekuljetuksia. Rautatiet ovat Suomen vienniteollisuuden runkokuljetuksia, joiden painopiste on erityisesti metsäteollisuudesta. Raskaan

teollisuuden kuljetuksissa, erityisesti metsäteollisuudessa, roolijako on selkeä; kottimaan kuljetukset kulkevat maantiekuljetuksilla ja satamiin suuntautuvat vientikuljetukset rautatiekuljetuksilla. (Logistiikan maailma, rautatiekuljetukset.) Suomen rataverkon omistaa Liikennevirasto. Liikennöidyn rataverkon pituus on 5 944 kilometriä, josta 3 073 kilometriä eli hieman yli puolet on sähköistetty. (VR.)

Maantiekuljetuksilla tarkoitetaan tavaroiden kuljettamista ajoneuvoilla, joissa käytetään kumipyöriä ja kuljetus tapahtuu teillä. Teiden ja katujen lisäksi tietä ovat myös muut yleiselle liikenteelle tarkoitetut alueet, esimerkiksi torit. (Karhunen, Pouri & Santala 2004, 31.) Maantiekuljetukset tarjoavat muita kuljetusmuotoja enemmän joustavuutta ja monipuolisuutta käytännössä. Tätä kuljetusmuotoa käytetään kallisarvoisempien ja tilavuudeltaan pienemmän kuin rautateitse kuljetettavan lastin kuljetukseen. Maantiekuljetuksilla pystytään myös toimittamaan tavara suoraan perille asti. Kuorma-auto- ja rekkaliikenne voi kuitenkin vaihdella suuresti eri maiden välillä. Euroopassa tiet alkavat kuitenkin viemään jo niin paljon tilaa, että lisäkaistojen rakentaminen on vaikeaa, joten viivästyksket ovat väistämättömiä. Kuorma-auto- ja rekkaliikenteestä on suurimmaksi osaksi valtion suorittamaa, mutta yksityiset yritykset ovat alalla kasvussa. (Gourdin 2011, 87, 89.)

Putkia käytetään pääsääntöisesti raakaöljyn, maakaasun ja kemikaalien kuljetukseen. Sopivien tavaroiden kuljetukseen putket ovat tehokas kuljetusmuoto. Ne tarjoavat suljetun järjestelmän tavarankuljetukseen, minimaalisen riskin tavarankatoamiseen tai vahingoittumiseen sekä pienet kustannukset, sillä prosessissa ei ole mukana paljon työvoimaa. Kuitenkin, tämän kuljetusmuodon alue on maantieteellisesti rajattu ja kuljetusreitit ovat käytännössä kiinteät. Lisäksi kuljetusmuotona putket tarjoavat vain palvelun yhteen suuntaan, mutta tavara voi liikkua 24 tuntia vuorokaudessa päivittäin. Vaikka käyttö onkin rajattua, putkia on hyödynnetty kivihiilen kuljetuksessa ja on arvioitu hyödynnettävän muunlaisenkin rahdin kuljettamiseen. Kapselit ja paineilmaputket tarjoavat mahdollisuuden monipuolisempien tuotteiden kuljetukseen, mutta ennen käyttöä täydellä kapasiteetilla, on tehtävä vielä lisäselvityksiä. (Gourdin 2011, 89.)

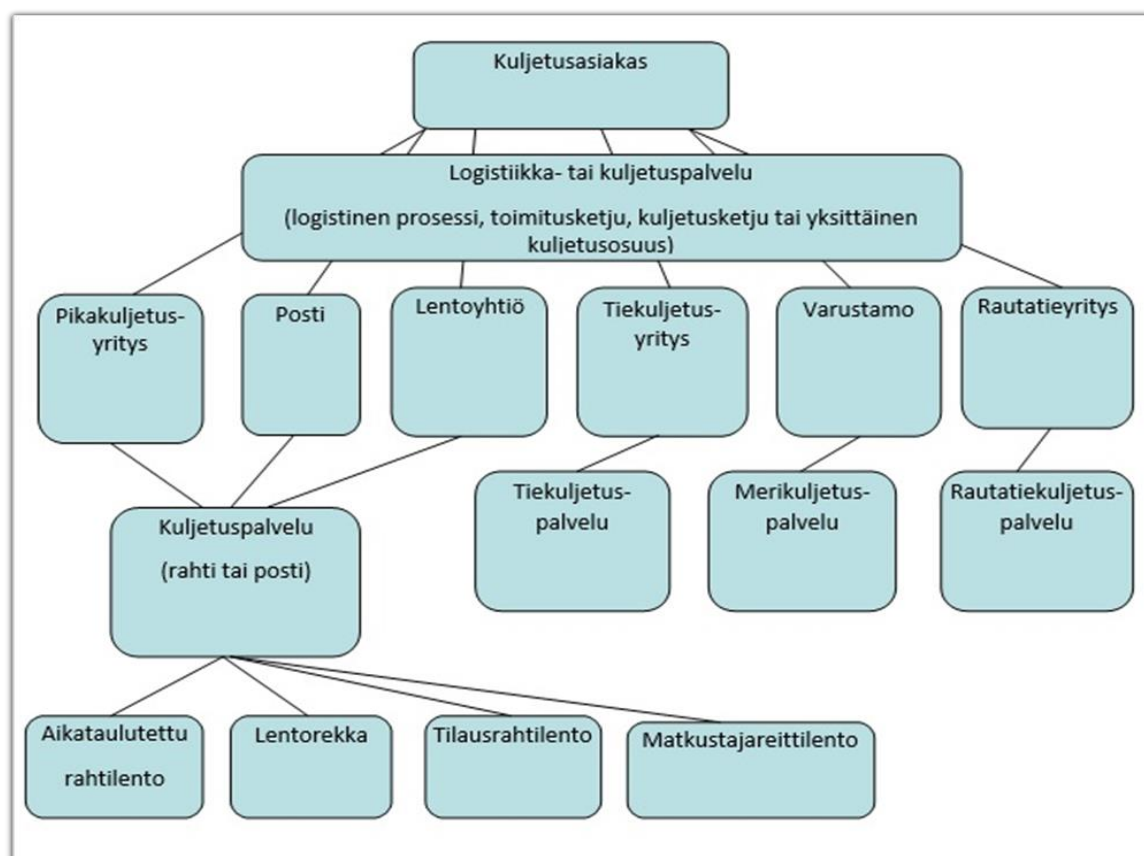
Merikuljetuksissa kaupallista liikennettä esiintyy sisämaan vesireiteillä, esimerkiksi jokia, järviä ja kanaaleita pitkin sekä merellä. Vaikka merikuljetus on muita kuljetusmuotoja hitaampi, se on suhteellisen edullinen kuljetusmuoto. Maansisäisissä merikuljetuksissa kuljetetaan yleensä vähäarvoista tavaraa suuria määriä, esimerkiksi kivihiiltä, rakennusmateriaaleja ja maataloustuotteita. Kuitenkin maissa, joissa on laaja purjehduskelpoinen verkosto, voidaan merikuljetuksella kuljettaa myös massatuotteita, kontteja ja moottoriajoneuvoja. Yleensä kotimaiset merikuljetukset kilpailevat rautatiekuljetusten kanssa rahdista luottaen edullisten kustannusten kompensoivan hitaan kuljetusajan. Merellä kulkevat laivat kuljettavat kaiken tyyppistä rahtia toistensa päälle pinotuissa konteissa. (Gourdin 2011, 90.) Suomen ulkomaankaupan kuljetuksissa merikuljetukset ovat keskeisessä asemassa. Meritse kuljetetaan 85–90 % viennistä ja noin 70 % tuonnista. (Logistiikan maailma, merikuljetukset.)

Lentokuljetukset on usein katsottu korkealuokkaisiksi kiireellisten kuljetusten kuljettamiseen silloin, kun mikään muu kuljetusmuoto ei ole mahdollinen. Lentoliikenneala koostuu monista pienistä yhtiöistä, kuitenkin muutamien suurten yritysten hallitessa alaa. Monet maailman lentoyhtiöistä ovatkin valtion omistuksessa. Lentokuljetukset ovat kuljetusmuodoista kaikkein kalliimpia, mutta se taas tarjoaa nopeaa, ajallaan olevaa palvelua. Kuitenkin, maailmanlaajuisille yrityksille lentokuljetukset voivat olla kustannustehokkain kuljetusmuoto silloin, kun punnitaan inventaariota ja asiakaspalvelua. Lentokuljetukset sopivat parhaiten pienille, arvokkaille ja kooltaan pienille kappaleille pitkillä välimatkoilla. (Gourdin 2011, 90.) On myös vaikeasti tavoitettavia kohteita, joiden saavuttaminen muilla kuljetusmuodoilla kuin lentorahdilla, on joko täysin mahdotonta, erittäin haasteellista tai poikkeuksellisen kallista. Tietyissä olosuhteissa lentorahdin käytöllä saatetaan myös pyrkiä tuotteen arvon tai brandin kohottamiseen. (Logistiikan maailma, lentokuljetus.)

Euroopan sisällä suurin osa lentorahdista kuljetetaan lentorekoilla, koska välimatkat ovat niin lyhyitä, että kuljetukset on mahdollista toimittaa perille seuraavaksi päiväksi nopeammin ja edullisemmin autolla kuin lentäen. Suurin osa lentorahtia

kuljettavista lentoyhtiöistä on vahvasti mukana autokuljetuksissa, joista osa on varustettu lennonnumerolla ja kuljetettavat tuotteet kulkevat lentorahtikirjalla. Lentorahtikirja on lentokuljetussopimus, jossa sovitaan lähetyksen kuljetusehdoista. Lentorahtikirja laaditaan IATA:n (The International Air Transport Association) hyväksymän mallin mukaisesti ja siihen merkitään tarkasti kuljetuksen tiedot. Lentorahtikirjassa muun muassa määritellään kuljettajan ja lähettäjän vastuurajat, sekä välitetään lentoyhtiölle ja kuormaajille ohjeet lähetyksen sisältöön ja käsittelyyn liittyen. (Huoltovarmuus 2013, 24.)

Seuraava kuvio (KUVIO 1) esittää, miten eri logistiikka- ja kuljetusjaketut kytkeytyvät toisiinsa. Siinä kuvataan muun muassa rautatie-, maantie- ja merikuljetusten suhdetta toisiinsa.



KUVIO 1. Kuljetuspalveluiden hankinnan vaihtoehdot ja kytkeytyminen (mukaillen Huoltovarmuus 2013, 23.)

Kuviosta 1 nähdään eri kuljetuspalveluiden hankinnan vaihtoehtoja ja niiden kytkeytymistä toisiinsa. Kuljetuspalvelu valitaan kuljetustarpeen mukaan. Kuljetusasiakas valitsee kuljetusmuodon logistisen prosessin, toimitusketjun, kuljetusketjun tai yksittäisen kuljetusosuuden välillä. Tie-, meri- ja rautatiekuljetukset ovat kukin omina ryhminään, mutta lentokuljetuksissa on useampi eri vaihtoehto kuljetusmuodolle. Kuviosta 1 nähdään, että lentokuljetuspalvelu jakautuu neljään ryhmään. Lentokuljetuksia käytettäessä voidaan tavarahan mukaan valita, millaista kuljetusmuotoa käytetään. Esimerkiksi Matkustajakoneiden ruumassa ei ole mahdollista kuljettaa kaikkia lähetyksiä niiden suuresta koosta, painosta tai vaarallisista aineista johtuen. (Huoltovarmuus 2013, 22.)

3 LENTOLIIKENNE SUOMESSA

Lentoliikenteen historian kerrotaan alkaneen jo vuonna 1783 Ranskassa, kun Jacques Charles ja Nicolas-Louis Robert tekivät miehitetyn lennon käyttäen ilmaan kohoavaa kaasupalloa. Samana vuonna Montgolfierin veljekset tekivät miehitetyn lennon kuumailmapallolla. Molemmat lennot lennettiin Pariisissa. (Whiteman 2013, 12.) Itse lentokoneen historia ulottuu vuoteen 1903, jolloin veljekset Orville ja Wilbur Wright lensivät ensimmäistä moottorikäyttöistä lentokonetta. Heidän saavutuksensa innosti ilmailusta kiinnostuneita ja erilaisia keksintöjä alkoi esiintyä, joista osa onnistui ja osa ei. (Penberthy 2010, 4.)

Itä- ja Pohjois-Suomen Lentoliikenteen Kehittämishankkeen vuosille 2015–2017 mukaan Suomen lentoliikenteen erityispiirteitä ovat lentoasemien monopolioimetus, suurimman lentoyhtiön korkea markkinaosuus, lentoliikenteen jakaantuminen kehittymättömään kotimaan liikenteeseen ja matkustajamääriään kasvattaneeseen päälentoasemaan sekä kansainvälisen liikenteen keskittyminen yhdelle lentoasemalle. Viimeisten vuosikymmenien aikana Suomen lentoliikenteen kasvu on tullut kansainvälisestä liikenteestä. Kasvu on ollut vuosittain noin 2,4 prosenttia, mikä on puolet globaalista keskiarvosta. Kotimaan liikenne on pysynyt samalla tasolla jo useamman vuosikymmenen ajan.

Suomessa valtiolla on vielä vahva rooli lentoliikenteen järjestämisessä. Lentoasemat ovat pääosin valtionyhtiö Finavian omistamia. Vastaavanlaisia malleja on Euroopassa käytössä vain Norjassa ja Espanjassa. Suomen valtio omistaa myös enemmistön lentoyhtiö Finnairista, mikä on Länsi-Euroopassa harvinaista. Lennonvarmistuspalveluista vastaa myös Finavia, kun pääosin Euroopassa lennonvarmistus on oma toimintayksikkönsä, yleensä joko Liikenneministeriön tai Liikenneviraston alaisuudessa. Ilmailuviranomaisen tehtävät ovat Suomessa Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín alaisuudessa. (Itä- ja Pohjois-Suomen Lentoliikenteen Kehittämishanke 2015–2017.)

3.1 Finnair lentoliikenteen toteuttajana

Finnairin nettisivuilla historiaa-osiossa kerrotaan, että Finnair Oyj perustettiin 1.11.1923 ja on yksi maailman vanhimmista yhä toimivista lentoyhtiöistä. Finnair oli alun perin Aero Oy, joka perustettiin Helsingissä 12.9.1923 ja aloitti toimintansa 1.11. Yhtiön perustajana ja toimitusjohtajana toimi Otto Lucander, joka oli oman yhtiönsä kanssa hoitanut virolaisen Aeronaut-lentoyhtiön asioita Suomessa Aeronautin aloittaessa lennot Tallinnasta Helsinkiin. Aeron ensimmäinen lentokone oli nelipaikkainen Junkers F 13 D-335, jonka ensimmäinen lento tapahtui 20.3.1924 vieden postia Helsingistä Tallinnaan. Kotikenttänä toimi Katajanokka, johon rakennettiin ensimmäisenä kesä kautena pieni terminaali. Ensimmäisenä toimintavuonna Aero kuljetti 269 matkustajaa. (Finnairgroup.com 2015a; Finnairgroup.com 2015b.)

Aero aloitti yhteistyön ruotsalaisen ABA:n kanssa 2.6.1924, jolloin lentoyhteys aukesi myös Tukholmaan. Vuonna 1930 yhtiöt muuttuivat Scandinavian Air Express -nimen alle. Suomen sisäinen lentoliikenne kehittyi vuosina 1937–1939, kun lentokoneiden ja lentokenttien määrä lisääntyi. Lentämällä pääsi Viipuriin, Tampereelle, Vaasaan, Ouluun ja Kemiin. Talvisodan aikana siviililentoliikenne väheni ja koneita oli sotilasviranomaisten käytössä. Talvisodan jälkeen vuonna 1940 aloitettiin lennot Helsingistä Petsamoon Tampereen, Vaasan, Kokkolan, Oulun, Kemin, Rovaniemen ja Sodankylän kautta. Lentoja meni myös Berliiniin vuosina 1943–44. (Finnairgroup.com 2015b; Finnairgroup.com 2015c.)

Vuonna 1953 Aero alkoi käyttää nimeä Finnair ja yhtiön viralliseksi nimeksi se tuli vuonna 1968. Yhtiön kansainväliset lennot lisääntyivät uusien koneiden myötä. Sodan jälkeen nykyaikaisin saatavilla oleva lentokone oli Douglas DC-3 ja koneissa alettiin käyttää nimeä Finnish Air Lines. Vuonna 1948 aloitettiin säännölliset lennot Kööpenhaminaan ja Amsterdamiin. Vuoden 1952 olympialaiset lisäsivät matkustajamääriä ja yhtiöllä oli ensimmäistä kertaa yli 100 000 matkustajaa. (Finnairgroup.com 2015d.)

Seuraavaksi Finnair sai käyttöönsä Convair 340-lentokoneita 19.4.1953. Ne olivat 44-paikkaisia ja myöhemmin paikkoja lisättiin 52:een. Uusien koneiden myötä avattiin reittejä Pariisiin, Lontooseen ja Moskovaan. Kehitys oli nopeaa myös kotimaan kohteilla, joten vuonna 1960 yhtiö uudisti koneitaan Sud SE.210 Caravelle -suihkumatkustajakoneiksi. Vuonna 1962 yhtiö tarjosi tilauslentoja Teneriffalle, Palma de Mallorcaa ja Riminiin. Yhtiö tilasi vuonna 1966 jälleen uusia koneita, jotka olivat Douglas DC-8-62CF -matkustajakoneita. Uusissa koneissa oli 16 ensimmäisen luokan ja 124 turistiluokan matkustajapaikkaa. Vuonna 1968 yhtiö kuljetti ensimmäistä kertaa miljoona matkustajaa ja Helsingissä otettiin käyttöön uusi lentoasema vuonna 1969. (Finnairgroup.com 2015d.)

Finnair siirtyi tietokoneaikaan vuonna 1970 ottaen käyttöön Finnload-lähtöselvitysjärjestelmän. Helsingin lentoaseman nimi muuttui Helsinki-Vantaan lentoasemaksi vuonna 1977. Finnair perusti vuonna 1985 uuden itsenäisen tuloksetyksikön, joka tarjosi kaikki matkailualan palvelut sekä varausjärjestelmän samassa paikassa. Finnair liittyi eurooppalaiseen matkailupalvelujen jakelujärjestelmään Amadeukseen vuonna 1988 ja vuonna 1992 yhtiö aloitti Finnair Plus -palkkio-ohjelman matkustajille. (Finnairgroup.com 2015d, Finnairgroup.com 2015e.)

Ensimmäisen Boeing 757 koneen Finnair sai käyttöönsä vuonna 1997 ja samana vuonna yhtiö kuljetti ennätykselliset 6 838 800 matkustajaa. Finnair avasi suomenkieliset internet-sivut matkamessuilla 15.1.1999 osoitteessa www.finnair.fi. Sähköisen lentolipun testaus aloitettiin kotimaassa vuonna 2001. Finnair ylitti kahdeksan miljoonan matkustajan rajan vuonna 2004 ja Finnairin Lomalennot avasi omat internet-sivunsa osoitteessa www.lomalennot.fi. (Finnairgroup.com 2015e; Finnairgroup.com 2015f.)

29.11.2006 Finnair tilasi 100-paikkaisia Embraer 190 -suihkukoneita ja vuonna 2007 avattiin useita uusia reittejä muun muassa Lissaboniin, Ljubljanaan, Gdanskiiin sekä kaukokohteista Mumbaihin, Intiaan ja Kiinaan. Viime vuosina Finnairin strategiaan on kuulunut olennaisena osana yhtiön aseman vahvistaminen Aasian markkinoilla ja erityisesti Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä. (Finnairgroup.com 2015f.)

Vuonna 2015 Finnair on Euroopan ensimmäinen lentoyhtiö, joka saa käyttöönsä Airbusin A350 XWB (Extra Wide Body) -koneet. A350-lentokoneet parantavat huomattavasti matkustusmukavuutta ja ovat energiatehokkaampia. Uuteen koneeseen kuuluu muun muassa uusi huippuluokan Nordic Sky -viihdejärjestelmä laajalla viihde- ja palveluvalikoimalla, uudenlaiset istuinpaikat ja valaistus sekä langaton verkko. Myös ruoat uudistuvat. Ensimmäiset A350-reitit lennetään talvella 2015–2016 Aasiaan. Lennot alkavat marraskuussa Shanghain reitillä Pekingin, Bangkokin, Hongkongin ja Singaporen seurattessa pian perässä. (Finnair.com 2015.)

3.2 Lentokuljetukset

Lentokuljetuksissa erotellaan tilausliikenne ja säännöllinen matkustajaliikenne. Lentokoneella suoritettavan tavaraliikenteen voi jakaa lentopostiin ja lentorahtiin. (Hokkanen ym. 2011, 103). Karrus (1998) kertoo erilaisista logistiikan muodoista. Lentokuljetus on nopein rahtimuoto pitkillä ja mannerten välisillä matkoilla. Lentokuljetuksia käytetään pääkuljetusmuotona muun muassa kiireellisille ja kooltaan pienille toimituksille. (Karrus 1998, 118.)

Kuljetettavaksi soveltuvat myös tuotteet, joita jouduttaisiin varastoimaan ja tuottamaan erittäin paljon, jos kuljetusmuotona olisi maa- tai vesikuljetus ja tuotteet, joiden käsittely- ja varastointikustannukset ovat korkeat. Lentokuljetusta edellyttävien tuotteiden kysyntä vaihtelee voimakkaasti tai on epäsäännöllistä, esimerkiksi kausituotteet. Jos kysyntä ylittää tarjonnan, tarjonnan määrän lisääminen on nopeinta lentokuljetuksilla. Lentokuljetus saattaa olla jopa edullinen vaihtoehto, jos pitkäaikaisen kuljetuksen vakuutusmaksut ovat korkeat tai jos kuljettaminen maakuljetuksena vaatii raskasta ja kallista pakkausta. (Hokkanen, ym. 2011, 104.)

Lentokuljetukset ovat osa logistiikkaa. Logistiikaksi kutsutaan tuotannon raaka-aineiden ja osien sekä kaupan tarvitsemien tuotteiden hankintaa, valmistuksen ohjausta, lopputuotteiden myyntipalveluja, jakelua ja myynnin jälkeisten palveluiden tuottamista. Logistiikassa keskeinen kysymys on näiden kaikkien toimien johtaminen siten, että lopputulokset ovat asiakkaiden ja palveluja tuottavien yritysten

näkökulmasta laadullisesti mahdollisimman hyviä ja edullisia. (Karhunen ym. 2004, 23.)

Maailmanlaajuisilla markkinoilla lentokuljetuksista 69 % on lentorahtia, 29 % matkustajaliikennettä ja 2 % lentopostia. Kansallisilla markkinoilla matkustajien osuus kuitenkin kasvaa suhteessa lentorahtiin. Suomessa rahtiliikenteen osuus kotimaan lentoliikenteestä on lähes olematon. (Hokkanen ym. 2011, 103)

Lentoliikennestrategian taustaraportissa vuosille 2015–2030 pohditaan muun muassa lentoliikenteen merkitystä, lentoasemaverkkoa ja palvelutasoa sekä palvelutasotavoitteita ja alueellista saatavuutta. Toimivat liikenneyhteydet vaikuttavat yritysten sijaintiin, toimintaedellytyksiin ja Suomeen tuleviin investointeihin. Myös matkailun kilpailukyvyyn edellytyksenä on kohteiden saavutettavuus niin Suomen sisällä kuin ulkomailta. Hyvät lentoyhteydet ovat myös käytännön edellytys sille, että ulkomaiset yritykset haluavat asettua Suomeen. Työ- ja elinkeinoministeriö on arvioinut, että kansainvälisen matkailun tulot Suomen kansantalouteen kasvaisivat noin kahdeksaan miljardiin euroon vuoteen 2025 mennessä. Tämä edellyttää kuitenkin markkinoinnin strategista kehittämistä sekä Suomen kansainvälisen saavutettavuuden, mukaan lukien suorien kansainvälisten yhteyksien lisäämistä matkailun pääalueille ja matkaketjujen parantamista lentoliikenteen ja matkustajien tarpeiden pohjalta. (Taustaraportti 2015, 5, 8.)

Valtakunnallinen palvelutaso on joukkoliikenteessä jaettu viiteen luokkaan seuraavasti: Kysyntää lisäävällä tasolla (luokka 2) joukkoliikenne on kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautolle. Tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Kokkolassa tällainen vaihtoehto on lentokenttäkuljetuksia tekevä lentokenttätaksi. Kysyntää vahvistava taso (luokka 3) tarjoaa toimivan ja käyttökelpoisen vaihtoehdon henkilöautolle. Tavoitteena on saada uusia joukkoliikennematkustajia. Kokkolan lento-kenttäkuljetuksien kysyntää on vahvistettava markkinoinnilla. Toimivalla tasolla (luokka 4) tarjotaan vaihtoehto henkilöautolle ja liikkumismahdollisuus autottomille. Tässäkin markkinoinnilla pyritään saamaan ihmiset mukaan käyttämään lentokenttäkuljetuksia. (Taustaraportti 2015, 31–32.)

3.3 Lentoliikenteen merkitys

Maailmanlaajuisesti lentorahtiliikenne on kasvanut 4,4 prosenttia vuonna 2014 verrattuna vuoteen 2013. Ennusteet paremmasta taloustilanteesta ja kaupan kasvusta johtavat lentorahtiliikenteen tasaiseen kasvuun vuosina 2015 ja 2016. Taloustilanne vaikuttaa lentoliikenteeseen selvästi, sillä vuosina 2011–2013 lentorahtiliikenne oli kasvussa pysähdyksissä heikon taloustilanteen sekä hitaan kaupan kasvun vuoksi. (Boeing, 2014.)

Lentoliikenteen merkitys on kasvanut globalisaation myötä. Lentoliikenne onkin erityisesti pitkämatkaisen ja kansainvälisen yhteydenpidon, liikematkustamisen ja vapaa-ajanmatkailun sekä tiettyjen kuljetustarpeiden kannalta keskeinen liikenne- ja kuljetusmuoto. Kotimaan sisäisessä liikenteessä lentomatkustamisella ja lentokuljetuksilla on tyypillisesti sitä merkittävämpi rooli, mitä suurempi ja maantieteellisesti hajautuneempi maa on, ja myös, mitä korkeampi taloudellinen toimeliaisuus maassa on. (Huoltovarmuus 2013, 14.)

Lentoliikenne on osa kokonaisliikennejärjestelmää, ja sillä on tärkeä rooli Suomen eri osien saavutettavuuden kannalta. Lentoliikenteen merkitys Suomen kansainvälisen saavutettavuuden ja kilpailukyvyn kannalta on ratkaiseva. Helsinki-Vantaan lentoasema on Pohjois-Euroopan johtava vaihtoasema Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä. Vaihtomatkustuksen ansiosta Helsinki-Vantaalta on Suomen väestömäärään nähden poikkeuksellisen kattavat lentoyhteydet sekä Eurooppaan ja sitä kautta maailman lentoasemaverkostoon että suoraan Aasiaan. Lentoyhteyksien määrän, kattavuuden, laadun ja hintatason kannalta on keskeistä se, kuinka hyvänä Suomen kilpailukyky säilyy kansainvälisessä lentoliikenteessä. (Finavia, 2013.)

Matkustajaliikenteen kysyntä ja tarjonta mahdollistavat lentokuljetusten saatavuuden, etenkin vilkkaimmilla Suomen sisäisillä yhteysväleillä, kuljetettavan tavaramäärän suuruudesta tai vaihtelusta huolimatta. Jos kotimaan sisäisessä matkustajareittiverkostossa tapahtuu muutoksia, se vaikuttaa suoraan myös lentokuljetuksiin. Lentoyhteystarjonnan vähenemisen tai loppumisen myötä nykyiset logistiset prosessit ja kuljetusketjut jouduttaisiin suunnittelemaan uudelleen. Erityisesti aikakriittisten tuotteiden osalta tämä voisi nostaa merkittävästi kuljetuskustannuksia. Liikennöinnin loppuminen joltakin lentoasemalta ei oletettavasti lisäisi lentorahdin määrää muilla lentoasemilla. (Huoltovarmuus 2013, 10.)

Lentorahdin tärkein ominaisuus on sen nopeus, ja tuotteet valikoituvat lentokuljetukseen usein juuri ajan minimoinnin seurauksena. Tyypillisiä lentorahtituotteita ovat kokoonsa tai painoonsa nähden arvokkaat laitteet ja tavarat, jalometallit, kii-reelliset varaosat, lääkkeet, lääketieteelliset näytteet, siirrettävät elimet, verituotteet yms. Muita lentorahtina kuljetettavia tuotteita ovat muun muassa nopeasti pilaantuvat hyödykkeet, kuten leikkokukat ja jotkin elintarvikkeet, sekä kuluttajaelektroniikan komponentit ja tuotteet. Lentokuljetukset ovat myös keskeinen osa kansainvälisiä avustusoperaatioita. Käytössä oleva konetyyppi vaikuttaa merkittävästi palveluntarjonnan laatuun ja laajuuteen. Matkustajakoneiden ruumassa ei ole mahdollista kuljettaa kaikkia lähetyksiä niiden suuresta koosta, painosta tai vaarallisista aineista johtuen. Rahtilennoilla sen sijaan voidaan kuljettaa mitä erikoisimpia kuljetuksia, kuten arvokkaita ravihevosia tai luksusautoja, ottaen huomioon käytettävien koneiden määrittämät enimmäiskoot ja painot sekä kuljetettavan tavarän ominaisuudet. (Huoltovarmuus 2013, 22.)

Oxford Economics teki tutkimuksen vuonna 2011, jonka mukaan lentoliikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansantaloudelle. Lentoliikenteen osuus Suomen bruttokansantuotteesta on noin 3,2 prosenttia. Lentoliikenne työllistää 104 000 ihmistä. Suomen lentorahdin määrä on noin 0,6 prosenttia EU:n kaupasta muun maailman kanssa, mutta sen arvo on jopa 22 prosenttia Suomen ulkomaankaupasta. Suomen yhteensovitus maailmanlaajuiseen lentoliikenneverkkoon muuttaa

Suomen talouden mahdollisuuksia muun muassa avaamalla ulkomaan markkinoita Suomen viennille sekä nostamalla joustavuutta työvoimassa, mikä parantaa tehokkuutta ja vähentää työttömyyttä. Tämä myös nostaa tuottavuutta taloudessa pitkän aikavälin kapasiteetilla. (Oxford Economics, 2011, 4–5.)

Suomen lentokuljetukset kytkeytyvät vahvasti siihen, mitä Suomessa tuotetaan ja kulutetaan. Suurimpia lentorahdin asiakasryhmiä ovat teknologiateollisuus, varaosa- ja kunnossapitosektori, terveydenhuolto ja kauppa. Vuosina 2007–2008 Suomesta oli lentorahtivientiä yli 100 000 tonnia. Tuolloin kuljetettiin erityisen paljon matkapuhelimia, niiden komponentteja sekä tukiasemiin liittyviä laitteita ja osia. Läheskään kaikkea Suomesta muihin maanosiin lähtevää lentorahtia ei kuljeteta Suomesta lentäen, vaan tiekuljetuksina Keski-Euroopan hubeihin, joista tuotteet jatkavat edelleen lentäen kohti määränpäättä. (Huoltovarmuus 2013, 26.)

Vaikka kotimaan sisäisten lentokuljetusten määrä ja osuus muusta tavaraliikenteestä on pieni, talousalueiden elinkelpoisuuden säilyttämiseksi ja alueen huoltovarmuuden ylläpitämiseksi lentokuljetusten merkitys voi kuitenkin joissakin tapauksissa olla suuri. Esimerkiksi lentoteitse nopeasti toimitettavan varaosan merkitys liiketoiminnan jatkuvuudelle voi olla ratkaiseva. Suomen aluerakenne on hajanainen. Väestö ja tuotannollinen toiminta on jakautunut epätasaisesti maan eri osiin. Aluerakenteen hajanaisuus korostaa liikenneyhteyksien merkitystä yhdistämässä alueita toisiinsa sekä kansainvälisesti. Yritykset ovat voineet rakentaa omat logistiset prosessinsa ja toimitusketjunsä sen varaan, että lentoyhteydet ovat käytävissä, jolloin lentoyhteyksien vähentyminen heikentäisi toimintaedellytyksiä. Hyvät liikenneyhteydet ovat myös yritystoiminnan menestymiselle kriittinen tekijä. (Huoltovarmuus 2013, 14.)

Kannattavuustekijät voivat johtaa kuljetusverkoston harvenemiseen joko niin, että säännöllinen lentoliikenne joidenkin paikkakuntien välillä loppuu, tai että koko lentotoiminta lakkautetaan. Lentoyhteystarjonnan vähenemisen tai loppumi-

sen myötä logistiset prosessit ja kuljetusketjut jouduttaisiin suunnittelemaan uudelleen. Erityisesti aikakriittisten tuotteiden osalta tämä voisi heikentää palvelu-tasoa merkittävästi. Lentoyhteysien vähentyminen vähäliikenteisiltä lentoasemilta voisi johtaa lentoliikenteen keskittymiseen ja sen myötä vahvempien matkusta- ja kuljetusvirtojen muodostumiseen. Tällöin jäljelle jäävien lentoasemien palvelutaso nousisi näkyen esimerkiksi lentoyhteysien määrän kasvuna tai kapasiteetiltaan suurempina lentokoneina. Lentoyhteysien keskittyminen korostaa toimivien matka- ja kuljetusketjujen merkitystä. (Huoltovarmuus 2013, 42.)

Lentomatkustamisen kasvu on ollut vielä matkailun keskimääräistä kasvuakin nopeampaa, kun lentäminen on vallannut alaa muilta liikennemuodoilta. Lentoliikenteen aiheuttamia päästöjä ja lentoliikenteen vaikutuksia ympäristölle on alettu myös pohtimaan. Lentokoneet tuottavat samoja ilmastoon vaikuttavia päästöjä kuin muukin liikenne. Lentoliikenteen merkitys ilmastomuutokselle on kuitenkin monisyisempi kuin ensi näkemältä vaikuttaa, sillä lentämisen osuus kokonaispäästöistä kasvaa, kun muita päästölähteitä karsitaan. Matkailun merkitys maailmanlaajuisena työllistäjänä on suuri ja palveluiden osuuden kokonaistuotannosta kasvaessa yhä merkittävämpi. Mikäli lentoliikenne vähenisi oleellisesti, sillä olisi suoria vaikutuksia vähintäänkin kymmenien miljoonien ihmisten toimeentuloon. (Ilmasto blogi, 2006.)

4 LENTOTOIMINTA KOKKOLASSA

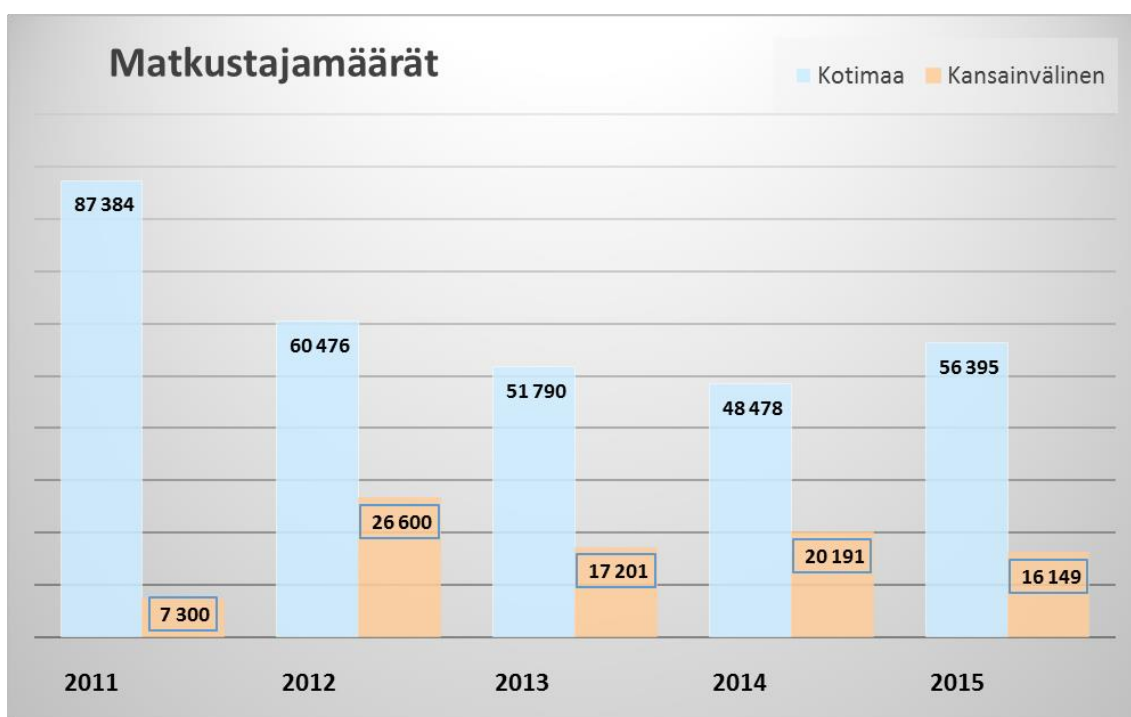
Finavian tietojen mukaan lentotoiminta alkoi Kokkolan alueella vuonna 1960, kun Kruunupyyn lentoasema otettiin käyttöön ja Aero aloitti lentoliikenteen Helsingin ja Kruunupyyn välillä. Ensimmäinen asema- ja lennonvarmistusrakennus valmistui neljä vuotta myöhemmin. Lentokenttä kasvoi vuonna 1991, kun kiitotietä pidennettiin 2 500 metriin ja terminaalin laajennus valmistui vuonna 1997. Kruunupyyn lentoaseman nimi vaihdettiin Kokkola-Pietarsaaren lentoasemaksi vuonna 2010, ja lentokentän pääkiitotie sai uuden päällysteen sekä lentoaseman valaistusjärjestelmä uusittiin vuonna 2012. (Finavia, Kokkola-Pietarsaari.)

Kokkolan alueella lentokuljetukset keskittyvät nykyisin enemmän matkustajaliikenteeseen kuin rahtiliikenteeseen. Tällä hetkellä lokakuuhun 2015 mennessä Kokkola-Pietarsaaren lentoaseman matkustajamäärä on yhteensä 72 544. Keski-Pohjanmaan yrittäjien vuonna 2009 tekemä lentokenttäselvitys kuvaa liike-elämän tarpeita koskien Kokkola-Pietarsaaren lentoasemaa. Suurin osa kyselyyn vastanneista koki lentoaseman palvelevan yrityksensä tarpeita melko hyvin. Vastaajat ennakoivat lentomatkustuksen tarpeen pysyvän samana tai lisääntyvän vuonna 2010. Suurin osa vastaajista koki kuitenkin, että erillistä kuljetusta lentokentälle ei tarvitsisi järjestää. (Keski-Pohjanmaan Yrittäjät 2009)

Finavia Oyj:n lentoasemaverkostoa katsotaan yhtenä kokonaisuutena, jolloin yksittäisen lentoaseman ei tarvitse olla kannattava. Finavia Oyj:n perustamisen lähtökohtana oli kattavan lentoasemaverkoston ylläpito kannattavasti, vaikka verkoston yksittäiset lentoasemat eivät sitä olisikaan. Kokkola-Pietarsaaren lentoasema ei riitä taustaraportin mukaan kattamaan menojaan, jos tarkastellaan matkustajamääriä. (Taustaraportti 2015, 27.)

4.1 Nykytila ja tulevaisuus

KUVIO 2 havainnollistaa, että Kokkola-Pietarsaaren lentoaseman matkustajamäärät ovat vaihdelleet viiden vuoden aikana 2011–15 noin 70 000–90 000 välillä. Vuodesta 2012 alkaen matkustajamäärät ovat jakautuneet enemmän kansainväliseen matkustukseen uusien lentoyhteysien myötä.



KUVIO 2. Kokkola-Pietarsaaren lentoaseman matkustajamäärät

Kuten nähdään (KUVIO 2), että vuonna 2015 laskevien matkustajamäärien kehitys on pysähtynyt ja tämä toivottavasti ennakoii kotimaan matkustuksen lisääntyvän tulevaisuudessa. Kansainvälisessä matkustuksessa saattaa kuitenkin esiintyä kausivaihteluita vuosittain.

Kokkola-Pietarsaaresta, Kajaanista ja Joensuusta ei ole mahdollista päästä pääkaupunkiseudulle alle kolmessa tunnissa ilman lentoliikenneyhteyttä. Siksi ensisijainen lentoasemaverkon kehittämislinjaus lähtee siitä, että Finavia Oyj:llä säilyy

vastuu ylläpitää lentoasemaverkostoon kuuluvia lentoasemia niin kauan kuin verkostoon kuuluvien lentoasemien välillä on säännöllistä, markkinaehtoista reittiliikennettä. Liikenneyhteyksien jatkumisen turvaamiseksi on tarpeen saada maakunnallisten lentoasemien matkustajamäärä kasvamaan, mikä edellyttää, että alueen kansalaiset ja elinkeinoelämä käyttävät lentoliikennepalveluja nykyistä enemmän. (Taustaraportti 2015, 35; 38; 40.)

Lentoliikenne tukee Suomen talouden kasvu- ja kehitysmahdollisuuksia ja myös kilpailukykyä. Tässä kehitystyössä keskeisenä lähtökohtana on matkustajien ja muiden asiakkaiden tarpeiden huomioon ottaminen. (Lentoliikennestrategia 2015–2030, 4.) Lentoliikennestrategian taustaraportin mukaan liikennepolitiikan keskeisenä tavoitteena on hyvillä liikenneyhteyksillä varmistaa ja tukea Suomen kilpailukykyä ja kestäväää talouskasvua sekä ihmisten hyvinvointia ja arjen toimivuutta. Toimivat lentokenttäkuljetukset ovat tämän näkemyksen kannalta tärkeitä. (Taustaraportti 2015, 3.)

4.2 Alustava suunnitelma lentokuljetusten markkinoinnista Kokkolan kaupungille

Kokkolan kaupunki tarvitsee markkinointisuunnitelman lentokenttäkuljetuksille, eli uusia ideoita ja kehitystä jo olemassa oleviin asioihin. Anttila ja Iltanen (1993) määrittelevät markkinoinnin tarkoitusta. Heidän mukaansa markkinoinnin tarkoituksena on ohjata tuotteiden ja palveluiden virtaa tuottajalta kuluttajalle. Markkinoinnilla tuotetaan asiakkaille tai valituille asiakasryhmille arvoa ja hyötyä ja samalla aikaansaadaan yritykselle kilpailuetua markkinoilla. (Anttila & Iltanen 1993, 12, 15.)

Palvelutuotteet ovat aineettomia tuotteita, jotka sisältävät sellaisia ominaisuuksia, joita ei voi käsin koskettaa. Esimerkkinä tästä ovat matkustuspalvelut ja tässä tilanteessa lentokenttäkuljetukset. Palvelutuotteet ovat aineettoman, katoavan ja pysymättömän luonteensa vuoksi haasteellisia markkinoijille. Palveluntarjoajien

tuleekin pystyä joko tarjoamaan palvelu suoraan asiakkaalle tai houkuttelemaan asiakas palvelupisteeseen. Nykypäivän sähköiset palvelut hyödyttävät monia palveluntarjoajia. (Puusa, Reijonen, Juuti & Laukkanen 2015, 130.)

Valtaosa lentolipuista ostetaan internetin kautta ja se mahdollistaa tehokkaan hintavertailun. Suomen sisäisen lentoliikenteen haaste on vähäisessä kysynnässä, jossa on osittain myös voimakkaita kausivaihteluja. Tällaisia lentoasemia Finavian verkostolentoasemista vuonna 2013 olivat Enontekiö, Jyväskylä, Kajaani, Kemi-Tornio, Kokkola-Pietarsaari, Kuusamo, Lappeenranta, Maarianhamina, Pori, Savonlinna ja Varkaus. Jos pienten kenttien liikennettä ylläpidetään julkisella tuella tapahtuvalla ostoliikenteellä, lentoasemien rahoitushaaste säilyy edelleen. (Taus-taraportti 2015, 26.)

Markkinoijan tavoitteena on toimittaa tuote asiakkaan saataville oikeaan paikkaan ja oikeaan aikaan helposti, vaivattomasti ja houkuttelevasti. Puhutaan saatavuudesta sekä jakelutie- tai markkinointikanavaratkaisuista. Yrityksen saatavuudesta puhuttaessa siis tarkoitetaan, että asiakkaan on helppo löytää yrityksen tuotteet ja palvelut. (Puusa ym. 2015, 137.)

Matkustajat tarvitsevat lisää tietoa kuljetuksista; mistä pääsee kyytiin ja milloin. Kokkolan alueella hyviä markkinointi-ideoita ovat lehti-ilmoitukset ja mainokset mm. hotelleihin ja kokoustiloihin. Kokkolassa Eteläväylällä sijaitsee myös BIG24-digiscreen, jonka kirkkaalta näytöltä markkinointi ei jää huomaamatta.

Yritysassiakkaille hyvä markkinointitapa on esitteiden levittäminen hotelleihin ja kokoustiloihin. Myös julisteet lentokentällä ja selkeä kyltti lentokenttäkuljetusten lähtöpaikasta tukevat markkinointia kohderyhmälle. Vapaa-ajan matkustajille tehokas markkinointikeino olisi sähköpostimarkkinointi ja paikalliset yleensä lukevat myös Kokkola-lehteä, jossa olisi hyvä olla ilmoitus kuljetuksista.

Kruunupyyn lentokentälle olisi hyvä asettaa mainoksia lentokenttäkuljetuksista ja selkeyttää kylttejä siitä, mistä lentokenttäkuljetukset lähtevät. Nykyään suurin osa matkustajista ostaa lentolippunsa netistä, joten Finnairin sivuille olisi tehokasta

laittaa maininta myös lentokenttäkuljetuksista, kun ostetaan lippua Kokkolan alueelta. Lipun ostajille voitaisiin myös lähettää markkinointia sähköpostiin kuljetusmahdollisuuksista. Netissä suurin osa ihmisistä pääsee palveluntarjoajien sivuille hakukone Googlen kautta. Tässä voisi hyödyntää hakukoneoptimointia, eli saada Kokkolan lentokenttäkuljetukset ja palveluntarjoaja näkyviin Googlen 10 ensimmäisen hakutuloksen joukkoon.

Lehti-ilmoitus ja mainos Kokkola-lehteen olisi hyvä saada aikaiseksi mahdollisimman pian. Aiheena voisi olla lehtijuttu taksiyrittäjästä, joka hoitaa nyt myös lentokenttäkuljetuksia. Jutussa tulisi kertoa mahdollisimman tarkasti mistä ja milloin kuljetukset lähtevät ja herättää mielenkiinto käyttää kuljetuksia. Esitteet hotelleihin ja kokoustiloihin olisi hyvä laatia ja jakaa mahdollisesti vielä vuoden 2015 aikana. Myös mainosta BIG24-screenille voidaan miettiä toteutettavaksi. Tässä on kuitenkin hyvä tarkistaa budjetti ja ajat, jolloin mainos olisi näkyvillä. Sähköpostimarkkinointi olisi hyvä myös aloittaa mahdollisimman pian, jos tällainen markkinointimuoto on mahdollinen toteuttaa.

Julisteet ja mainokset lentokenttäkuljetuksista Kruunupyyn lentokentälle voitaisiin aikatauluttaa esimerkiksi vuoden 2016 alkuun. Uuden kyltin laatiminen lentokenttäkuljetusten lähtöpaikalle voidaan aloittaa vuoden 2015 lopulla. Hakukoneoptimointia voidaan miettiä vuoden sisällä toteutettavaksi. Ensin voidaan katsoa, miten muut markkinointikeinot toimivat, ja kuinka paljon lentokenttäkuljetuksia tullaan jatkossa käyttämään. Mikäli ihmisten tietoisuus kuljetuksista ja käyttö on edelleen vähäistä, hakukoneoptimointia kannattaa harkita.

Suunnitelma tehtiin ja toimitettiin Kokkolan kaupungille jo kesällä 2015. Opinnäytetyön raportointi toteutui kuitenkin vasta toukokuussa 2016. Koko opinnäytetyöprosessi kesti vuoden ajan.

5 TOIMEKSIANTO JA TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Kokkolan kaupunki tarvitsi ideointia lentokenttäkuljetusten jatkamiselle. Kaupunki oli kiinnostunut, miten kuljetukset on hoidettu muutamilla muilla paikkakunnilla ja paljonko kuljetukset muualla maksavat. Kaupunki tarvitsi myös suuntaa lentokenttäkuljetusten markkinointiin markkinointisuunnitelman avulla. Kuljetusten käyttöä ja tärkeyttä oli myös hyvä pohtia. Maantieteellisesti valtaosasta Suomesta on lähin lentoasema saavutettavissa henkilöautolla alle 90 minuutissa. Kokkola-Pietarsaaren lentokentälle on matkaa Kokkolan keskustasta alle puoli tuntia.

Toimeksiannon toteutus aloitettiin niiden kaupunkien kuljetusten vertailulla, jotka Kokkolan kaupunki koki tarpeellisiksi vertailuun. Kuljetusten käyttöä ja lentomat-kustajien muita mielipiteitä tutkin lomakehaastattelulla Kokkola-Pietarsaaren lento-kentällä. Tietojen perusteella laadittiin markkinointisuunnitelma lentokenttäkulje-tuksille ja kuljetusten toteutusehdotus Kokkolan kaupungille.

5.1 Tutkimuksen tekemisestä

Hirsjärvi ja Hurme (2014) kertovat haastattelun ja tutkimuksen tekemisestä. Empiirisen tutkimuksen alkuvaiheessa on olemassa jokin kiinnostuksen alue, johon tutkimuksen toivotaan suuntautuvan. Aihealue on syntynyt käytännön kokemuksista, asiantuntijoilta saatujen vihjeiden tai kirjallisuuden ja opiskelun pohjalta. Vasta syvällisempi kirjallisuuteen perehtyminen auttaa rajaamaan ja täsmentämään ongelmaa. Menestyksellinen tutkimus koostuu toiminnasta ja kontakteista eli hyvistä ja säännöllisistä yhteyksistä tutkimuskenttään ja omiin kollegoihin. Menestykselliset piirteet muotoutuvat myös konvergenssista, eli yhden tai useamman toiminnan tai kiinnostuksen sitomisesta yhteen, esimerkiksi jonkun idean ja metodin yhteen sovittaminen. Intuitio eli tunne siitä, että työ on tärkeä, ajankohtainen ja oikea sekä teoria eli pyrkimys teoreettiseen ymmärtämiseen ovat piirteitä menestyksellisestä tutkimuksesta. Viimeisenä tärkeänä tekijänä ovat arkielämän arvot eli ongelmat,

jotka syntyvät käytännöstä ja johtavat selviin ja hyödyllisiin ideoihin. (Hirsjärvi & Hurme 2014,13.)

Käytäntöihin suuntautuminen, muutokseen pyrkiminen ja tutkittavien osallistuminen tutkimusprosessiin ovat ne piirteet, jotka yhdistävät eri toimintatutkimuksia. Toimintatutkimuksen mahdollinen kohde ja tutkimuksen substanssi voi olla melkeinpä mikä tahansa ihmiselämään liittyvä piirre. Kyse on erityisestä tavasta hahmottaa tutkimuksen ja tutkittavan todellisuuden välinen suhde. Eri toimintatutkimuksille on aina jossain määrin yhteistä metodinen lähestymistapa, sen perustelut ja toimintatutkimukseen sisältyvä tutkijan rooli aktiivisena toimijana tutkittavien kanssa. (Kuula 2001, 10–11,15.)

Tapaustutkimus on luonteva lähestymistapa opetuksen ja oppimisen tutkimisessa, jossa on kyseessä käytännön ongelmien kokonaisvaltainen tarkastelu ja kuvaus, jota ei voi tehdä irrallaan tietystä yksittäisestä tilanteesta tai tapahtumaketjusta. Tapaustutkimuksen avulla voidaan ymmärtää tiettyä toimintaa entistä syvällisemmin kaikkien osallistujien kannalta. Tapaustutkimus kohdistuu nykyhetkeen ja tapahtuu todellisessa tilanteessa, jota tutkijat eivät voi keinotekoisesti järjestää. (Syrjälä, Ahonen, Syrjäläinen & Saari 1994, 11.)

5.2 Vertaileva tutkimus kuljetusten toteutuksesta eri kaupungeissa

Kokkolan kaupungin lentokenttäkuljetusten kehittämisen suunnittelussa oli tärkeää saada tietoa siitä, miten kuljetukset on hoidettu muilla paikkakunnilla. Vertailuun valittiin toimeksiantajan kanssa yhteensä kahdeksan kaupunkia. Tietoa tarvittiin erityisesti aikatauluista, liikennöitsijöistä ja lippujen hinnoista. Vertailun avulla Kokkolan kaupunki pystyy hahmottamaan nykytilannetta kuljetusten osalta laajemmin. Vertailu toteutettiin internetin avulla, puhelimitse ja sähköpostitse huhtikuun ja toukokuun aikana.

5.2.1 Oulu

Oulun keskustasta lähtee lentokentälle säännöllisesti linja-autoliikennettä. Oulun joukkoliikenteen bussit liikennöivät Oulun, Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen ja Tyrnävän alueella. Kaikissa vaaleanpunaisella linja-auton keulan tunnuksella varustetuissa linja-autoissa noudatetaan Oulun joukkoliikenteen hinnoittelua ja lippujärjestelmää. Kesäaikataululla 1.6.–11.8.2015 Oulun joukkoliikenteen linja 9 kulki keskustasta lentokentälle ja takaisin yli 30 pysäkin välillä. Lippujen hinnat määräytyvät kilometrien mukaan 3,30–13,70 euron välillä ja 6–70 kilometrin välillä. Seutulipun saa hintaan 8,20 euroa. Matka kestää Oulun keskustasta lentoasemalle noin 30 minuuttia ja linja-autot kulkevat lentoasemalle kello 5–22 välillä ja takaisin kello 4–22 välillä. (Kesäaikataulut 2015, 3; 7–8; 46–49.)

Talviaikataululla 12.8.2014–5.6.2015 Linja 8 kulkee keskustasta lentokentälle ja takaisin alle 20 pysäkin välillä. Talviaikataululla matka kestää keskustasta lentokentälle noin 25 minuuttia ja linja-autot kulkevat lentoasemalta keskustaan kello 5–01 välillä ja keskustasta lentoasemalle kello 5–20 välillä. (Talviaikataulut 2015, 42; 44.)

Lentoasemalle pääsee myös Oulun aluetaksilla. Lentoasemalle mentäessä suositellaan taksin tilaamista hyvissä ajoin etukäteen, että taksin saapuminen varmistuu. Ennakkotilausmaksu on enintään 7,10 euroa, kun kuljetus on tilattu vähintään 30 minuuttia ennen lähtöaikaa. Lentokenttäautomaatilla voi myös tilata taksin valmiiksi lentokentälle lennon saapumisajan mukaan, jolloin kuljettaja tulee aulaan vastaan. (Taxi-info, Oulun aluetaksi Oy.)

5.2.2 Vaasa

Vaasassa lentokentälle pääsee arkisin Vaasan paikallisliikenteen linjoilla 4 ja 10. Busseja lähtee keskustasta lentokentälle kello 5.45–20.30 välillä noin joka tunti. Lentokentältä keskustaan päin busseja lähtee kello 6.20–21.15 välillä tunnin vä-

lein. Viikonloppuisin lentokentälle pääsee linjoilla 7 ja 9 parin tunnin välein (Vaasanpaikallisliikenne.fi 2015a; vaasanpaikallisliikenne.fi 2015b; vaasanpaikallisliikenne.fi 2015c.)

Airport-taksi on kiinteähintainen yhteiskuljetus lentokentälle/lentokentältä. Airport-taksi tilataan soittamalla. Airport-taksin asiakkaalla saa olla vain yksi normaali matkalaukku sekä käsimatkatavarat. Taksiin ei siis voi mennä eläinten tai suurten matkatavaroiden kanssa. Airport-kuljetus reittilennoille on tilattava kaksi tuntia ennen koneen lähtöä tai tuloaikaa, paitsi aamukoneille edellisenä iltana kello 22.00 mennessä. Lentoasemalta kuljetuksen saa vain ennakkotilauksena. Hinta vaihtelee alueittain 16–25 € välillä. (Taksivaasa.fi.)

5.2.3 Turku

Turun lentokenttä sijaitsee noin kahdeksan kilometriä Turun keskustasta valtatie yhdeksän läheisyydessä. Paikallisliikenteen bussivuoro kulkee noin puolen tunnin välein reittiä lentokenttä - tori - asema - satama. Busseja kulkee keskustan ja lentokentän välillä ma-su klo 05–23.50 (foli.fi.) Kaukoliikenteen vuoroilla lentoasemalta pääsee suoraan muun muassa Raisioon ja Helsinkiin. (Ehotelliturku.fi 2015.)

Lentoasemalta saa tilattaessa taksin läpi vuorokauden, takseja on yleensä heti saatavilla lentojen saapuessa. Taksin voi halutessaan tilata ennalta tai käyttää saapuessaan lentokentän taksipuhelinta. Lentokentältä on mahdollisuus myös vuokrata auto lukuisien autovuokraamojen toimipisteistä. Lentokentältä löytyy kaikkien suurien autovuokraajien toimipisteet ja tarjonta on laajaa pienistä henkilöautoista isoihin perheautoihin ja katumaastureihin. (Ehotelliturku.fi 2015.)

5.2.4 Kemi-Tornio

Tornion lentotaksikuljetus ajetaan Tornion ja Haaparannan keskustan alueelta lentoasemalle ja takaisin. Lentotaksikuljetus on edullinen vaihtoehto yksin matkustavalle ja se toimii kimppakyyti- ja henkilömaksuperiaatteella. Asiakkaita saatetaan hakea useammasta eri osoitteesta, mistä johtuen annetut noutoajat ovat noin aikojen ja jotta viivytyksiltä välttyttäisiin, asiakkaita pyydetään olemaan valmiina auton saapuessa, vaikkapa hieman etuajassa. Kuljetuksen hinta yhteen suuntaan on 2.7.2012 alkaen 25 euroa per henkilö, lapset puoleen hintaan. Julkisella liikenteellä ei ole säännöllisiä bussiyhteyksiä kentälle. (Merilapintaksit.fi.)

5.2.5 Tampere

Linja-autot kulkevat lentoasemalle ja takaisin säännöllisesti, aikalailla koko vuorokauden ympäri arkisin, mutta viikonloppuisin joissakin vuoroissa vähemmän liikennettä iltapäivällä. Lisäksi palvelubussiliikenne on tarkoitettu ensisijaisesti iäkkäille sekä huonosti liikkumaan pääseville ja liikuntaesteisille henkilöille. Lentokentälle voi matkustaa myös Tokeen Liikenne Oy:n bussilla. Matkan hinta on kuusi euroa ja sen voi maksaa vain käteisellä. Bussi lähtee Tampereen rautatieasemalta. (Aikataulut.tampere.fi.)

Palveluliikenne palvelee kaikkia, joille tavallisen joukkoliikenteen käyttäminen on hankalaa. Matkan hinta on sama kuin kaupungin busseissa. Sen voi maksaa Tampereen matkakorteilla tai käteisellä. Palvelubussiin voi nousta kunkin palvelulinjan aikataulupisteiltä. Kättä nostamalla pääsee kyytiin myös muualta kuin pysäkeiltä. Auton voi pyytää noutamaan kotiovelta soittamalla bussin numeroon. Matkustajaa autetaan bussiin nousemisessa ja poistumisessa sekä kantamusten kanssa. (Tampere.fi.)

Palvelubussit 6, 9, 11 ja 18 toimivat linjamaisesti. Ne liikennöivät reitillä aikatau-

lun mukaan. Myös näillä linjoilla reitistä tehdään poikkeuksia kutsujen perusteella. Palveluliikenne toimii maanantaista perjantaihin pääasiassa kello 8.30–14.30. Osa autoista jatkaa kello 15 asti. Hervannassa liikennöidään kello 9–15.30 ja Multisillan auto lähtee keskustasta vielä kello 16. Linja 17 liikennöi myös viikon-loppuisin kello 9–17. (Tampere.fi.) Lisäksi on Airport taxi. Kiinteähintaiset kuljetukset Tampere-Pirkkala lentokentältä on hinnoiteltu seuraavasti: Lentokenttä – Pirkkala 30€, Lentokenttä – Tampereen keskusta 45€. (Taksi Pirkkala.fi.)

5.2.6 Kajaani

Matkailupalveluita hoitavat Linja-autoliike A.Kyllönen, matkatoimisto Matka-Hermanni Kuhmossa sekä linja-autoliike Kattilinjat Sotkamossa. Kattilinjat on toiminut Sotkamo - Vuokatin henkilökuljetuksissa yli 10 vuotta. Finnairin lennoille ja lennoilta kulkeva bussi on ollut tästä näkyvin esimerkki. Kattilinjat kulkee 3 kertaa päivässä välillä Sotkamo-Vuokatti-Kajaani. (Kajaaniopas.com.)

Lentokentälle kulkee myös taksi. Ennakkotilaus on tehtävä vähintään tuntia ennen haluttua noutoaikaa. Aamuvarhaiseen (ennen klo 7.00) sijoittuvat ennakkotilaukset on jätettävä viimeistään klo 21.00 edeltävänä iltana. Taksivälittäjä voi kuitenkin harkintansa mukaan ottaa tilauksen vastaan vielä myöhemminkin, jos aamuun ei ole paljon ennakkotilauksia. Koska perjantai- ja lauantai-illat ovat taksi-keskuksessa viikon kiireisimmät, tulisi ennakkotilauksen jättämistä ko. ajankohtina mielellään välttää. (Taksikajaani.fi.) Junalla lähimmät rautatieasemat ovat Kontiomäessä ja Kajaanissa, joista lähtee päivittäin useita vuoroja sekä etelään että pohjoiseen. Osalta saapuvilta junilta on linja-autoyhteys Suomussalmelle. (Suomussalmi.fi.)

5.2.7 Jyväskylä

Jykesin järjestämät bussikuljetukset lentokentältä keskustaan ja takaisin maksavat kahdeksan euroa henkilöltä. Kuljetukset kentältä Jyväskylän keskustaan lähtevät aina koneiden saavuttua. Paluukuljetukset tapahtuvat Jyväskylästä hotelli Cumulusen edestä (Vapaudenkadulta) aina tunti ennen koneen lähtöaikaa. Ajomatka lentokenttäbussilla lentokentältä Jyväskylän keskustaan vie n. 20 minuuttia. (Jcb.fi)

Löytyy myös takseja. Jyväskylän Aluetaksi Oy tarjoaa airport taksi kuljetuksia. Ajomatka lentokenttäbussilla Jyväskylän keskustaan vie n. 20 minuuttia. Taksi kannattaa tilata lentokentälle etukäteen soittamalla. (Jytaksi.fi.)

5.2.8 Joensuu

Arkisin linja-auto kulkee Joensuun keskustan ja lentokentän välillä ennen ja jälkeen lentojen. Joensuun linja-autoasemalta bussi lähtee 50 min ennen lentoa, Finnair-pysäkiltä 45 min ennen lentokoneen lähtöä. Bussikuljetus takaisin keskustaan on heti koneen saapumisen jälkeen. Myöhässä tulevaa lentoa, bussi odottaa enintään 45 min. Vuorot koskevat kotimaan lentoliikennettä Joensuu - Helsinki välillä. (Pohjoiskarjala.com.)

5.2.9 Lyhyt yhteenveto

Tiivistettynä ja tuloksia kooten voidaan todeta, että suurissa kaupungeissa lentokenttäkuljetukset on järjestetty joukkoliikenteen linja-autopalveluilla. Linja-autokuljetukset ovatkin kaikkein yleisin kuljetusmuoto tarkistelluissa kaupungeissa. Pienemmillä paikkakunnilla kuljetukset lisäksi useissa tapauksissa on hoidettu pääosin taksiliikenteellä. Jokaiselta paikkakunnalta löytyi taksiliikennettä lentokentälle.

Kuljetusmuotoja löytyi siis useita:

- Bussit
- Taksit
- Vuokra-autot

Kokkola-Pietarsaaren lentokentältä on mahdollisuus vuokrata auto. Bussiliikennettä ei tällä hetkellä kulje lentokentälle.

5.3 Asiakkaiden haastattelu lentokentällä

Kokkola-Pietarsaaren lentokentällä Kruunupyyssä tehdyssä haastattelussa selvitin miltä paikkakunnalta matkustajat ovat tulossa, mikä on heidän matkakohteensa ja tarkastelin lentokenttäkuljetusten käyttöä. Haastattelumuotona käytin lomakehaastattelua, joka on käytetyin haastattelulaji ja jossa haastattelu tapahtuu lomakkeen mukaan. Lomakkeessa kysymysten ja väitteiden muoto ja esittämisjärjestys on täysin määrätty. Samalla oletetaan, että kysymyksillä on sama merkitys kaikille. (Hirsjärvi & Hurme 2014, 44.)

Lomakehaastattelu sopii hyvin, kun halutaan testata muodollisia hypoteeseja, tai kun kerätty aineisto halutaan helposti ja mielekkäästi kvantifioida, ja kun halutaan kerätä faktatietoa ja tutkija tietää etukäteen, millaista tietoa haastateltavat voivat antaa. (Hirsjärvi & Hurme 2014, 45.)

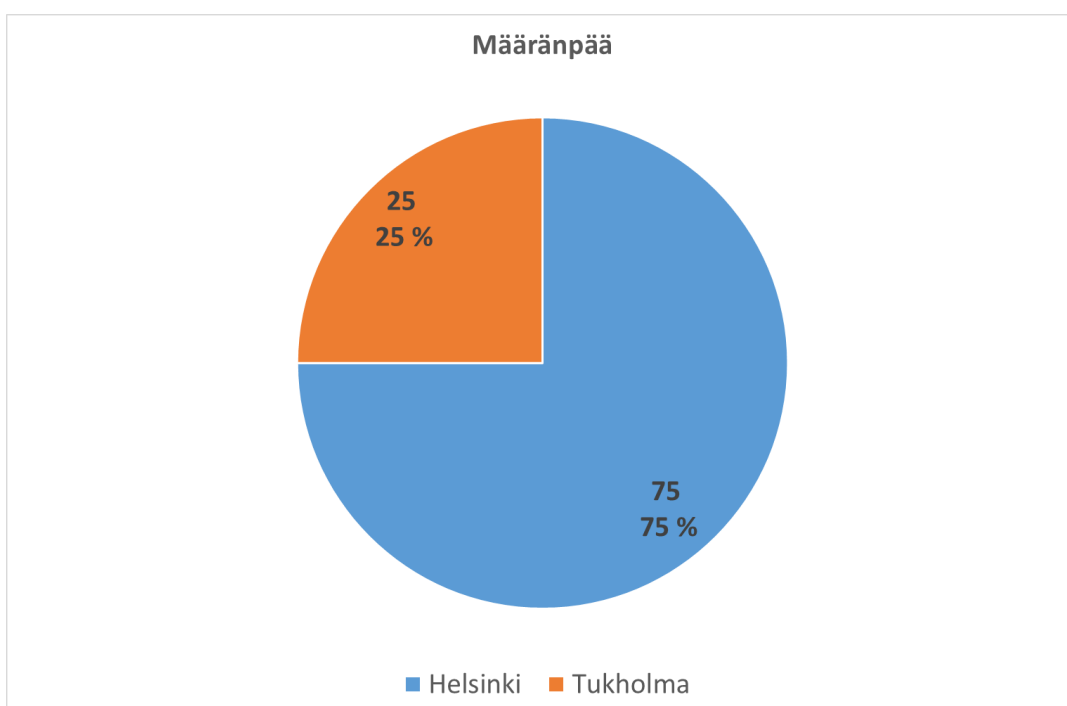
Haastatteluun osallistui yhteensä sata matkustajaa neljänä päivänä. Päivistä kaksi olivat arkipäiviä ja kaksi viikonloppupäiviä. Haastatteluun osallistuneet olivat noin 18–70 vuotiaita, suurin osa keski-ikäisiä. Miehiä ja naisia haastatteluun osallistui suunnilleen saman verran. Haastattelu toteutettiin haastattelulomakkeella, joka koostui yhdeksästä kysymyksestä ja 2–4 vastausvaihtoehdosta. Haastatteluista 50 tehtiin arkena ja 50 viikonloppuna vertailun havainnollistamiseksi.

Haastattelulomake oli suomenkielinen, mutta tarvittaessa se käännettiin myös englanniksi paikan päällä. Ruotsinkieliset matkustajat jäivät haastattelun ulko-

puolelle, sillä haastattelulomakkeen kääntäminen ruotsiksi ei olisi onnistunut. Suurin osa matkustajista suhtautui haastatteluun myönteisesti ja halusi osallistua. Vain pieni osa haastatteluun kysytyistä matkustajista kieltäytyi. Haastattelun tuloksia havainnollistetaan kuvioiden avulla, joista näkyy yhteenvetona kaikkien neljän päivän haastattelujen tulokset. Arjen ja viikonlopun tuloksia myös vertaillaan.

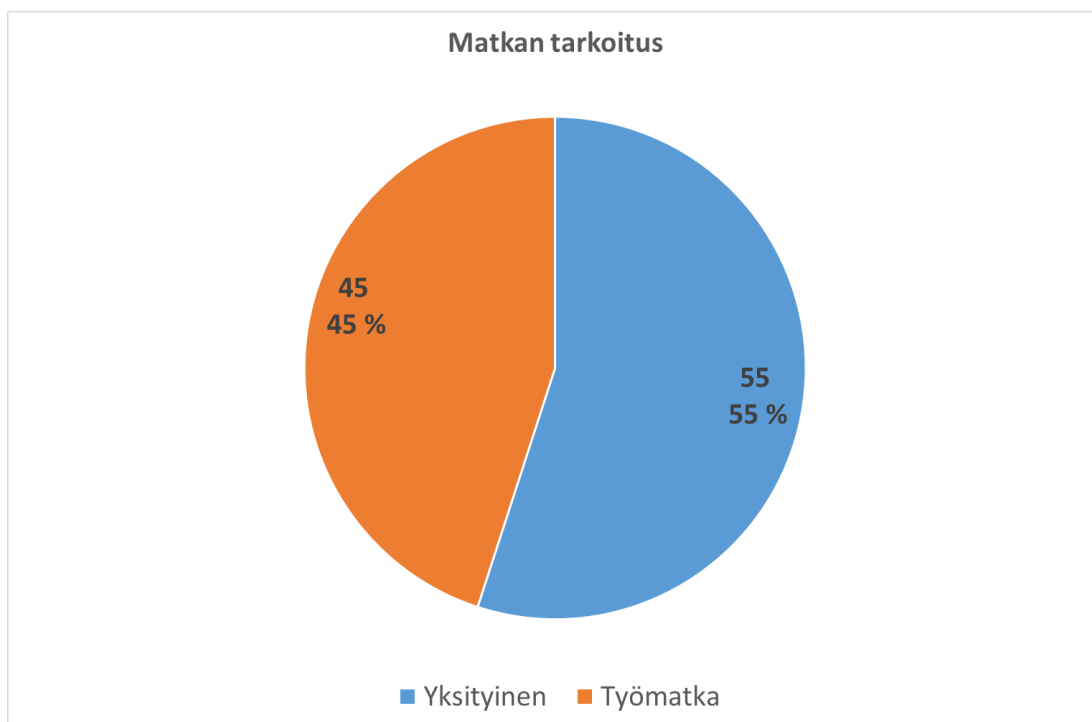
5.3.1 Määränpää ja matkan tarkoitus

Haastattelussa ensiksi kysyttiin matkustajilta heidän matkansa päämäärä ja tarkoitus. Kuviosta 3 nähdään, että suurin osa eli 75 % matkustajista oli menossa Helsinkiin ja vastaavasti 25 % matkustajista suuntasi Tukholmaan. Haastattelussa ei kuitenkaan huomioitu matkan lopullista päämäärää, vaan se, minne matkustajat olivat lentämässä Kokkola-Pietarsaaren lentokentältä. Tuloksiin vaikutti lentojen määrä, sillä haastattelupäivinä lähti yhteensä yhdeksän lentoa Helsinkiin ja kuusi Tukholmaan.



KUVIO 3. Määränpää

Matkan tarkoitusta kuvataan kuviossa 4. Haastatteluun osallistuneista matkustajista 55 % oli yksityisellä matkalla ja 45 % matkustajista työmatkalla.



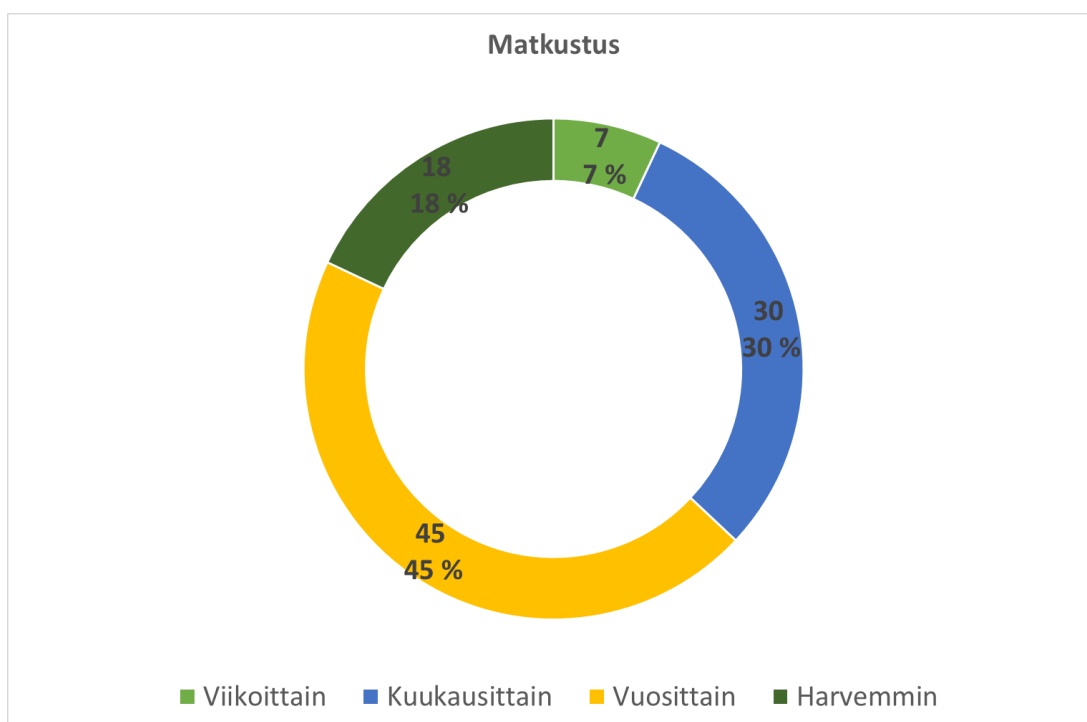
KUVIO 4. Matkan tarkoitus

Arkipäivien tulokset saatiin maanantain ja keskiviikon aikana haastatteluun osallistuneilta matkustajilta yhteensä kahdeksalta lennolta. Lennoista kuusi lähti Helsinkiin ja kaksi Tukholmaan. Tuloksissa 86 % matkustajista oli matkalla Helsinkiin ja 14 % Tukholmaan. Arkena 78 % matkustajista oli työmatkalla ja vastaavasti 22 % yksityisellä matkalla.

Viikonloppuna tulokset saatiin lauantaina ja sunnuntaina yhteensä seitsemältä lennolta, joista neljä lähti Helsinkiin ja kolme Tukholmaan. Tällöin 64 % matkustajista oli matkalla Helsinkiin ja 36 % Tukholmaan. Viikonloppuna 88 % matkustajista oli yksityisellä matkalla ja 12 % työmatkalla.

5.3.2 Matkustus ja paikkakunta

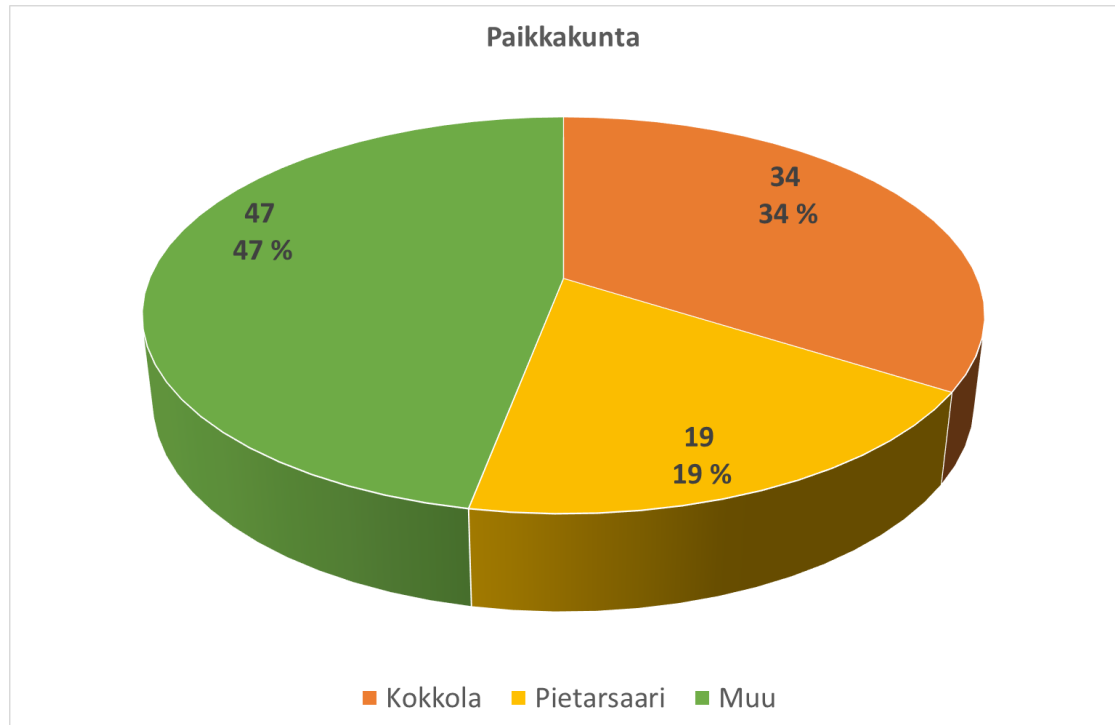
Kolmanneksi kysyttiin matkojen frekvenssiä. Kuvio 5 havainnollistaa, kuinka usein haastatteluun osallistuneet matkustajat matkustavat. Suurin osa matkustajista eli 45 % matkustaa vuosittain, 30 % kuukausittain, 18 % harvemmin ja 7 % viikoittain. Arkipäivinä vastanneista suurin osa 38 % matkustaa kuukausittain, 28 % matkustajista harvemmin, 22 % vuosittain ja 12 % viikoittain. Viikonloppuna vastanneista 68 % matkustaa vuosittain, 22 % kuukausittain, 8 % harvemmin ja vain 2 % viikoittain.



KUVIO 5. Matkustus

Seuraavaksi selvitettiin, mistä lennolle lähtevät ihmiset ovat tulossa. Haastatteluun osallistuneista matkustajista lähes puolet tuli joltain muulta paikkakunnalta kuin Kokkolasta tai Pietarsaaresta. Kuvio 6 havainnollistaa prosenttiosuudet paikkakunnittain, kaikista vastanneista 34 % tuli Kokkolasta, 19 % Pietarsaaresta ja 47 % muualta. Arkipäivien vastaajien tulokset eivät poikenneet paljon tästä. Arkena vas-

tanneista 54 % tuli muualta, 32 % Kokkolasta ja 14 % Pietarsaaresta. Viikonloppuna vastanneista 40 % tuli muualta, 36 % Kokkolasta ja 24 % Pietarsaaresta.



KUVIO 6. Paikkakunta

Kuviosta 6 nähdään, että muualta tulleiden matkustajien osuutta voidaan pitää yllättävän suurena.

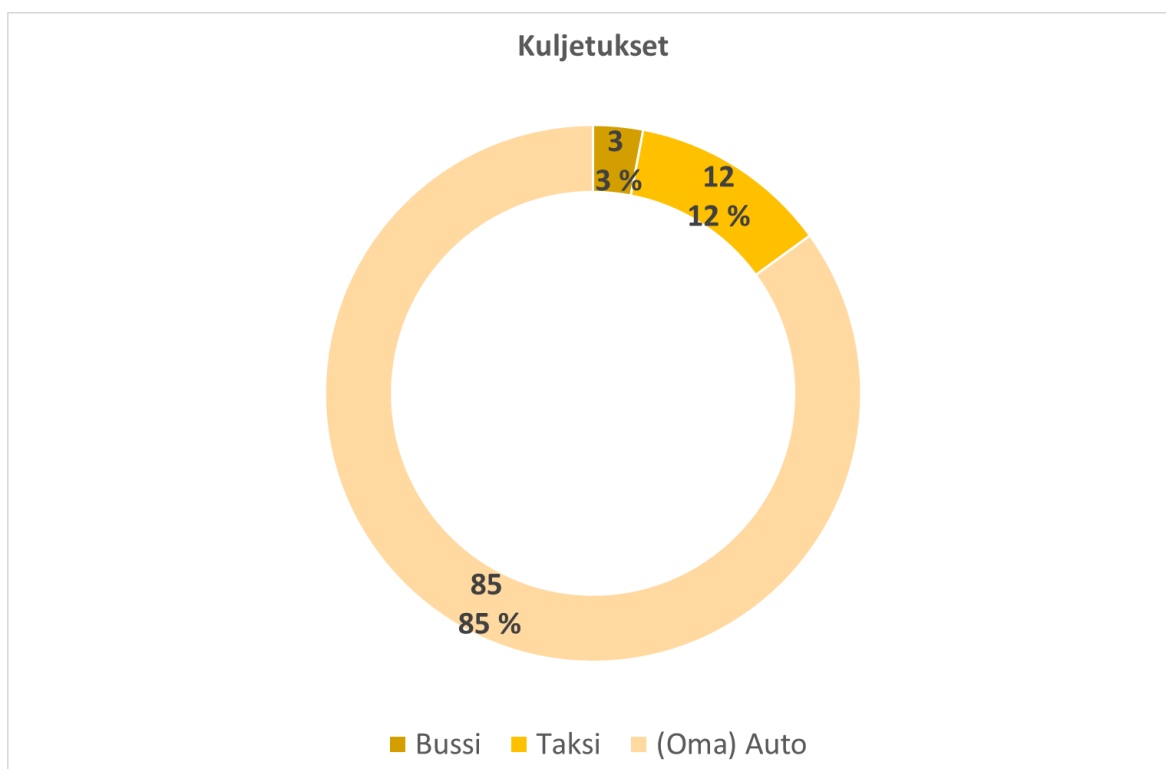
5.3.3 Kuljetukset ja tyytyväisyys kuljetuksiin

Viidennellä ja kuudennella kysymyksellä kartoitettiin, miten matkustajat ovat saapuneet lentokentälle ja miten tyytyväisiä he ovat olleet järjestettyihin kuljetuksiin.

Suurin osa matkustajista saapui kentälle käyttäen vuokra-autoa, omaa autoa tai tuttavien auton kyydillä. Kuvio 7 havainnollistaa, että 85 % matkustajista käyttivät autoa, 12 % käytti taksia ja 3 % käytti bussia. Arkipäivinä tulokset ovat lähes samanlaiset, sillä silloin 78 % matkustajista saapui autolla, 20 % saapui taksilla ja 2

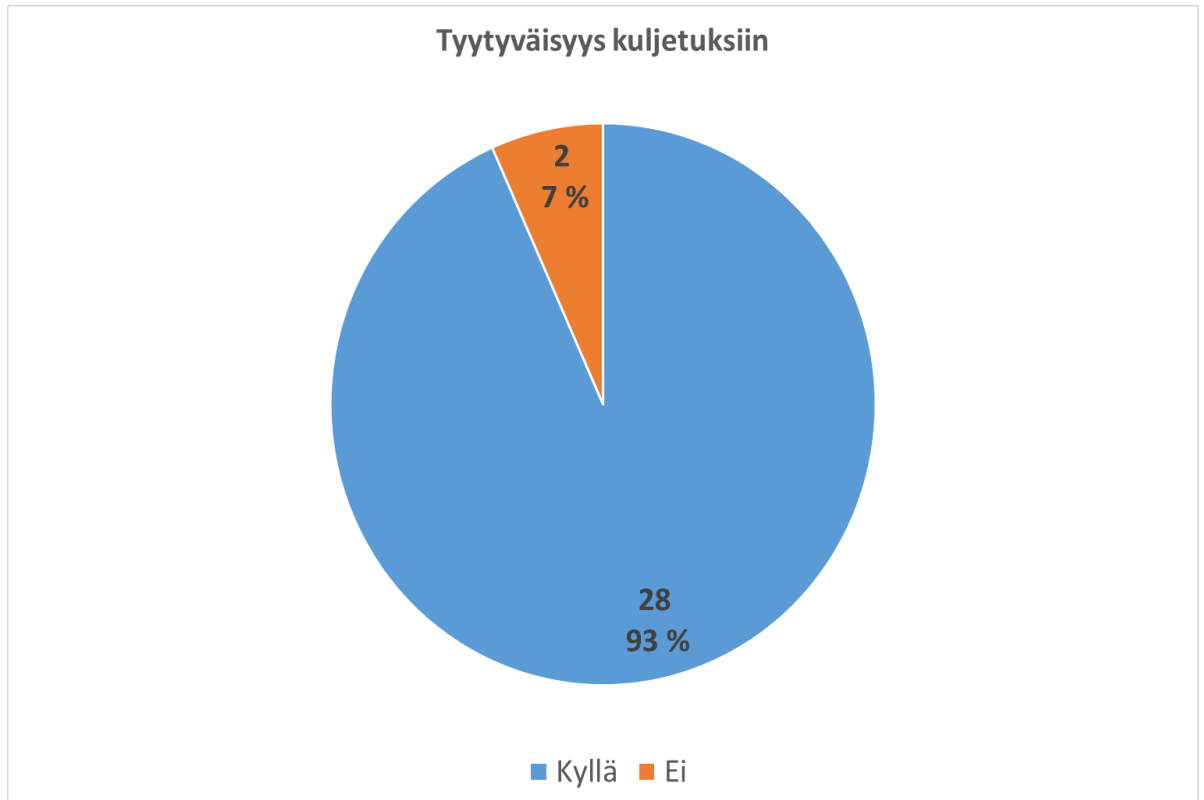
% saapui bussilla. Viikonloppuna lähes kaikki matkustajat saapuivat omalla autolla eli 92 % matkustajista. Vain 4 % saapui taksilla ja 4 % bussilla.

Lentokenttäkuljetuksia käytti yhteensä 10 % haastatteluun osallistuneista matkustajista. Arkipäivinä lentokenttäkuljetuksia käytti 14 % matkustajista ja viikonloppuna 6 % matkustajista.



KUVIO 7. Kuljetukset

Haastatteluun osallistuneista suurin osa oli tyytyväisiä kuljetuksiin lentokentälle. Kuviosta 8 selviää, että 93 % matkustajista oli tyytyväisiä ja 7 % ei. Arjen ja viikonloppun tulokset ovat toisiaan vastaavia, sillä arkena 94 % oli tyytyväisiä kuljetuksiin ja 6 % eivät olleet. Viikonloppuna taas 93 % olivat tyytyväisiä kuljetuksiin ja 7 % ei. Kysymyksen perusajatuksena oli kysyä tyytyväisyyttä lentokenttäkuljetuksiin, mutta vastaajat vastasivat riippumatta siitä, olivatko käyttäneet järjestettyjä kuljetusmuotoja tai tulleet lentokentälle omatoimisesti. Lentokenttäkuljetuksia käyttävä määrä oli vähäinen.

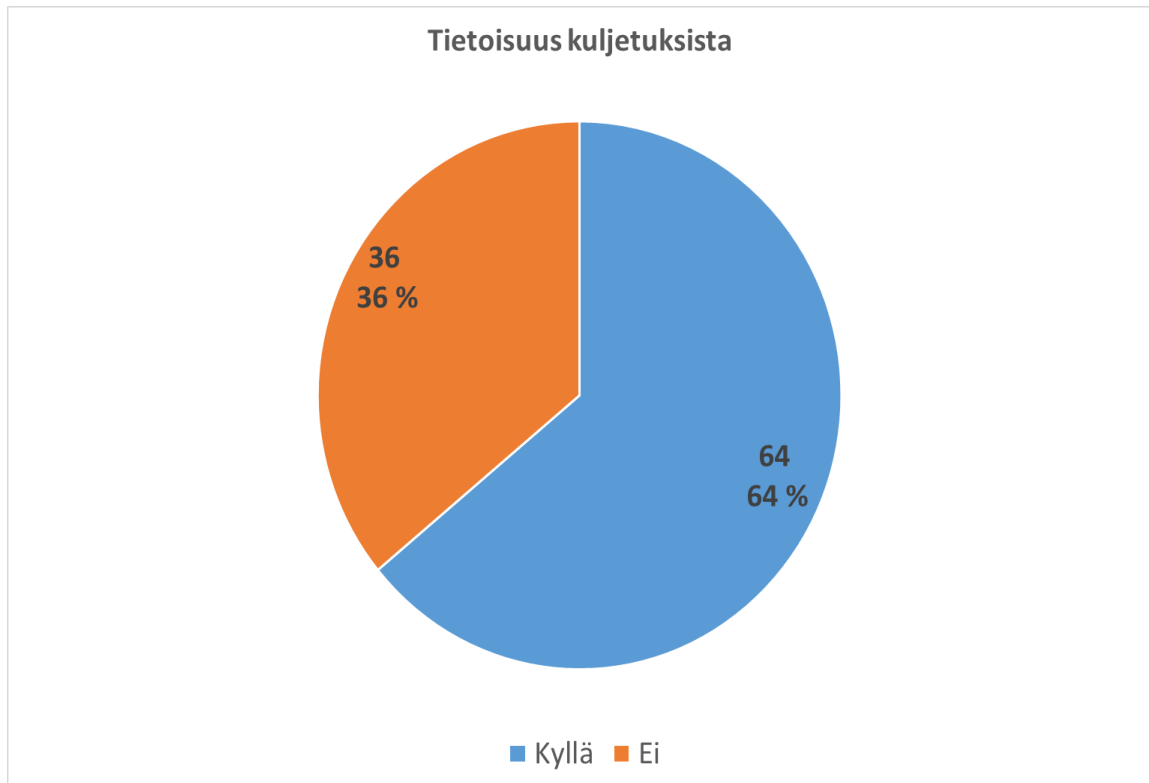


KUVIO 8. Tyytyväisyys kuljetuksiin

Kuviosta 8 nähdään, että suurin osa matkustajista olivat tyytyväisiä kuljetuksiin. Kysymykseen vastasivat kuitenkin myös ne, jotka eivät käyttäneet kuljetuksia. Tämän vuoksi tuloksia ei voida pitää luotettavina. He, jotka käyttivät kuljetuksia, olivat suurimmaksi osaksi tyytyväisiä. Yksi vastanneista ei ollut tyytyväinen, sillä hän ei tiennyt kuljetusten varaamisesta etukäteen.

5.3.4 Tietoisuus kuljetuksista

Seuraavaksi kysyttiin, ovatko matkustajat tietoisia lentokenttäkuljetuksista. Kuvio 9 havainnollistaa, että haastatteluun osallistuneista 64 % oli tietoisia lentokenttäkuljetuksista ja 36 % ei.



KUVIO 9. Tietoisuus kuljetuksista

Arkena vastanneista 54 % oli tietoisia kuljetuksista ja 46 % ei. Viikonloppuna vastanneista 74 % oli tietoisia kuljetuksista ja 26 % ei.

5.4 Ehdotus Kokkolan kaupungille

Lentokentälle on matkaa Kokkolan keskustasta alle puoli tuntia, joten tällaiseen matkaan soveltuvat hyvin tilataksipalvelut. Lentokenttäkuljetusten kehityksessä täytyy huomioida asiakkaiden tarve ja se onkin osittain toteutunut sillä, että matkustajat pääsevät nykyään taksiin vaikka suoraan kotoa.

6 YHTEENVETO JA POHDINTA

Opinnäytetyöni alkoi, kun minulle tarjottiin työni aiheeksi selvittää, miten Kokkolan kaupungin kannattaisi järjestää kuljetukset Kokkolasta Kruunupyssä sijaitsevalle Kokkola-Pietarsaaren lentokentälle ja sieltä takaisin. Toimeksiantoa tehtäessä oli mietittävä, mikä oli tärkeää toimeksiantajalle, eli tässä tapauksessa Kokkolan kaupungille. Työ alkoi selkeällä aloituspalaverilla, jossa olivat mukana Jonne Sandberg ja Jorma Saloniemi. Palaveri pidettiin toukokuun alussa 2015 ja Jonne Sandberg esitti, että hän haluaisi selvitystä siitä, miten muutamissa muissa kaupungeissa kuljetukset oli järjestetty. Lentokenttäkuljetuksiin oli tulossa muutoksia Kokkolassa, koska silloinen sopimus oli umpeutumassa syksyllä 2015 ja kaupungin piti myös säästää. Päätettiin aloittaa vertailu eri kaupunkien lentokenttäkuljetusten järjestelyistä.

Kaupunkien vertailuihin liittyvän selvityksen yhteenvedon esittelin Jonne Sandbergille palaverissa 13.5.2015. Tässä palaverissa pohdittiin, että voisin toteuttaa tutkimuksen lentoasiakkaiden mielipiteistä ja kuljetusmuodoista Kokkola-Pietarsaaren lentokentällä kevään aikana. Lisäksi Jonne esitti toiveen pienimuotoisesta markkinointisuunnitelmasta lentokenttäkuljetuksille. Kaupunkien vertailuosuudessa selvisi, että bussikuljetukset olivat käytössä etenkin suuremmilla paikkakunnilla ja niiden hinta oli noin kahdeksan euroa. Bussilippujen hinnat saattoivat vaihdella, jos kyseessä oli joukkoliikenteen bussivuoroja, joilla pääsi suoraan lentokentälle. Taksikuljetuksissa oli kiinteä hinnoittelu, joka oli 25–30 euroa.

Asiakkaiden mielipiteitä ja kuljetusten käyttöä tutkivat haastattelut toteutettiin neljänä päivänä toukokuun ja kesäkuun aikana 2015. Tutkimus toteutettiin lomakehaastattelun muodossa ja tulokset esitettiin kuvioiden avulla. Myös arkipäivien ja viikonloppupäivien tuloksia vertailtiin. Haastattelutuloksista selvisi, että suurin osa matkustajista saapui lentokentälle käyttäen autoa. Selvisi myös, että suurin osa matkustajista tuli jostain muualta kuin Kokkolasta tai Pietarsaaresta. Suurin osa matkustajista oli myös tietoisia lentokenttäkuljetuksista, mutta vain pieni osa käytti niitä. Näiden tietojen pohjalta lentokenttäkuljetukset tarvitsevat markkinointia, jotta ihmiset kiinnostuisivat käyttämään niitä enemmän tulevaisuudessa.

Ehdotin, että mielestäni Kokkolan kaupunki järjestäisi kuljetukset tilataksilla, sillä Kokkola-Pietarsaaren lentokentällä esiintyy kausivaihteluja. Kokkolan kaupunki teki sopimuksen Kokkolan Aluetaksi Oy:n kanssa 1.9.2015 alkaen. Kokkolan kaupunki aloitti markkinoinnin hyvin julkaisemalla ehdotukseni mukaisen taksiyrittäjä Timo Pajunpään haastattelun Kokkola-lehdessä 19.8.2015. Artikkelissa Timo Pajunpää kertoo, kuinka lentokenttätaksiin pääsee kotoa tai matkan varrelta lentokentälle. Kyydin hinta on 20 euroa henkilöltä suuntaansa.

Opinnäytetyön tekemisen aloittaminen tuntui vaikealta, koska aluksi en tiennyt, mitä lähtisin tekemään. Kokkolan kaupungin toimeksianto tuli tietooni sopivalla hetkellä, kun kyselin mahdollisia aiheita Jorma Saloniemeltä. Materiaalin kokoaminen työtä varten lähti hyvin käyntiin, kun pidin Jonne Sandbergin kanssa palaveriteita. Palaverissa esitettiin jokin työn osista, käytiin läpi sitä mihin asti ollaan päästy sekä suunniteltiin seuraavaa askelta. Käytännön osuus sujui siis vaivattomasti ja ripeästi, kun raportointia kaupungille oli säännöllisesti. Sovituista päivämääristä kiinni pitäminen myös vauhditti työn tekemistä ja sain valmiiksi kaupunkien vertailun, matkustajien haastattelun sekä markkinointisuunnitelman. Palaverit olivat melko lyhyitä ja niissä menttiin suoraan asiaan.

Teoriaosuuteen sain myös neuvoja Jonne Sandbergilta, kun hän näytti lentoliikennestrategiaa vuosille 2015–2030 ja sen taustaraporttia. Sain niistä tärkeää tietoa ja asiaa opinnäytetyöhöni. Muilta osin teorian etsiminen tähän aiheeseen liittyen oli haastavaa. Sain Jorma Saloniemeltä neuvoja ja vinkkejä teorian etsimiseen ja hän myös antoi erilaisten aiheeseen liittyvien yhteyshenkilöiden yhteystietoja. Tiedonhaku näiden yhteyshenkilöiden kanssa osoittautui kuitenkin haastavaksi, enkä tavoittamisesta huolimatta saanut heiltä tarvitsemiani tietoja. Eteneminen tapahtui hitaasti ja työn rakenne muuttui muutaman kerran Jorma Saloniemen kanssa pidetyissä palaverissa. Palaverit Jonne Sandbergin ja Jorma Saloniemen kanssa auttoivat koko ajan eteenpäin ja lopulta sain työni valmiiksi.

LÄHTEET

Aikataulut.tampere.fi. Tampereen joukkoliikenne. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://aikataulut.tampere.fi/>. Luettu: 11.9.2015.

Anttila, M. & Iltanen, K. 1993. Markkinointi. Porvoo: WSOY.

Boeing 2014. World Air Cargo Forecast. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.boeing.com/commercial/market/cargo-forecast/>. Luettu: 19.5.2016.

Ehotelliturku.fi 2015. Turun hotellit. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.ehotelliturku.fi/liikenneyhteydet.html>. Luettu 10.5.2015.

Finavia 2013. Kansainvälinen saavutettavuus. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://vuosikertomus.finavia.fi/fi/2013/vastuullisuus/vastuuteemat/kansainvalinen-saavutettavuus/>. Luettu: 19.5.2016.

Finavia, Kokkola-Pietarsaari. Www-dokumentti. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/kokkola-pietarsaari/lyhyesti>. Luettu: 13.11.2015.

Finnairgroup.com 2015a. Konserni, historiaa, johdanto. Www-dokumentti. Saatavissa: http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni_14_1.html. Luettu: 7.10.2015.

Finnairgroup.com 2015b. Konserni, historiaa, ennen sotia. Www-dokumentti. Saatavissa: http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni_14_2.html. Luettu: 7.10.2015.

Finnairgroup.com 2015c. Konserni, historiaa, sotavuodet. Www-dokumentti. Saatavissa: http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni_14_3.html. Luettu: 7.10.2015.

Finnairgroup.com 2015d. Konserni, historiaa, sodan jälkeen. Www-dokumentti. Saatavissa: http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni_14_6.html. Luettu: 7.10.2015.

Finnairgroup.com 2015e. Konserni, historiaa, 1990-luku. Www-dokumentti. Saatavissa: http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni_14_7.html. Luettu: 7.10.2015.

Finnairgroup.com 2015f. Konserni, historiaa, uusi vuosituhat. Www-dokumentti. Saatavissa: http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni_14_8.html. Luettu: 7.10.2015.

Finnair.com. 2015. Uusi Finnair Airbus A350 XWB. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.finnair.com/fi/fi/a350>. Luettu: 21.10.2015.

Foli.fi. Föli. Turun seudun joukkoliikenne. Aikataulut. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://reittiopas.foli.fi/bin/help.exe/3finn?tpl=stationInfo&&OK#Turku%252C%2520Lentokentt%25C3%25A4%2520-%2520Vaistenti|000902948>. Luettu: 10.5.2015.

Gourdin, K. N. 2001. Global logistics management. UK: Blackwell Publishers Ltd.

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2014. Tutkimushaastattelu teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Tallinna: Gaudeamus.

Hokkanen, S., Karhunen, J. & Luukkainen, M. 2011. Johdatus logistiseen ajatteluun. Jyväskylä: Jyväskylän yliopistopaino.

Huoltovarmuus. 2013. Suomen sisäiset lentokuljetukset ja niiden merkitys huoltovarmuudelle. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.huoltovarmuus.fi/static/pdf/711.pdf>. Luettu: 25.4.2016.

Itä- ja Pohjois-Suomen Lentoliikenteen Kehittämishanke 2015-2017. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.ip-lentoliikenne.fi/lentoliikenne-suomessa>. Luettu: 20.11.2015.

Ilmasto blogi, 2006. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://ilmasto.org/kirjoitukset/lentomatkestaminen-ja-ilmastonmuutos-matkailualan-kuuma-peruna>. Luettu: 20.5.2016.

Jcb.fi. Jyväskylä. Liikenneyhteydet. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.jcb.fi/liikenneyhteydet>. Luettu: 10.5.2015.

Jytaksi.fi. Jyväskylän Aluetaksi. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://jytaksi.fi/taksipalvelut/>. Luettu: 12.5.2015.

Kajaaniopas.com. Kajaanin yritykset ja palvelut. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.kajaaniopas.com/haku/matkailupalveluita/>. Luettu: 10.5.2015.

Karrus, K. 1998. Logistiikka. 3., uudistettu painos. Helsinki: WSOY.

Karhunen, J., Pouri, R. & Santala, J. 2004. Kuljetukset ja varastointi -järjestelmät, kalusto ja toimintaperiaatteet. Helsinki: Taitto Marja Vuori.

Keski-Pohjanmaan Yrittäjät 2009. Lentokenttäselvitys. Heidi H. Sähköpostihaastattelu 13.11.2015, 16.11.2015.

Kesäaikataulut 2015. Oulun joukkoliikenne. Www-dokumentti. Saatavissa: http://www.oulujoukkoliikenne.fi/c/document_library/get_file?uuid=6473fdd7-7222-42df-ad3d-ffac90cc4a33&groupId=6584597. Luettu: 10.9.2015.

Kuula, A. 2001. Toimintatutkimus. Kenttätöytä ja muutospyrkimyksiä. 2. painos. Tampere: Vastapaino.

Lentoliikennestrategia 2015-2030. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2a/2015.

Logistiikan maailma, rautatiekuljetukset. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Rautatiekuljetukset>. Luettu: 7.5.2016.

Logistiikan maailma, merikuljetukset. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Merikuljetukset>. Luettu: 7.5.2016.

Logistiikan maailma, lentokuljetus. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Lentokuljetus>. Luettu: 7.5.2016.

Logistiikan maailma, logistiikan perusteita. Www-dokumentti. Saatavissa: http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Logistiikka_ja_toimitusketju. Luettu: 23.4.2016.

Logistiikan maailma, kuljetusten ja jakelun logistiikkaa. Www-dokumentti. Saatavissa: http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Kuljetusten_ja_jakelun_logistiikkaa. Luettu: 23.4.2016.

Merilapintaksit.fi. Meri-Lapin Taksit Oy. Lentotaksikuljetus. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.merilapintaksit.fi/lentotaksikuljetus.html>. Luettu: 11.10.2015.

Oxford Economics 2011. Economic Benefits from Air Transport in Finland.

Www-dokumentti. Saatavissa:

http://www.lappi.fi/c/document_library/get_file?folderId=1188235&name=DLFE-19454.pdf. Luettu: 18.5.2016.

Penberthy, I. 2010. 100 Years of Aviation Twentieth Century in Pictures. Englanti: Ammonite Press.

Pohjoiskarjala.com. Joensuun lentoasema. Www-dokumentti. Saatavissa:

<http://www.pohjoiskarjala.com/kunnat/joensuu/joensuun-lentokentt%C3%A4>. Luettu: 10.5.2015.

Puusa, A., Reijonen, H., Juuti, P. & Laukkanen, T. 2015. Akatemiasta markkina-
paikalle, johtaminen ja markkinointi aikansa kuvina. Neljännen uudistetun painok-
sen identtinen lisäpainos. Liettua: Talentum.

Suomussalmi.fi. Kulkuyhteydet Suomussalmelle. Www-dokumentti. Saatavissa:

<http://www.suomussalmi.fi/matkailija/saapuminen>. Luettu: 12.5.2015.

Syrjälä L., Ahonen S., Syrjäläinen E & Saari S. 1994. Laadullisen tutkimuksen työ-
tapoja. Helsinki: Kirjayhtymä.

Talviaikataulut 2015. Oulun joukkoliikenne. Www-dokumentti. Saatavissa:

http://www.oulujoukkoliikenne.fi/c/document_library/get_file?uuid=93506ba9-d958-4648-9cc0-426d4fbfd014&groupId=6584597. Luettu: 10.9.2015.

Tampere.fi. Tampereen kaupunki. Palveluliikenne. Palvelulinjat. Www-dokumentti.

Saatavissa: <http://www.tampere.fi/sosiaali-ja-terveyspalvelut/ikaihminen-palvelut/liikkuminen/palveluliikenne.html>. Luettu: 11.5.2015.

Taustaraportti 2015. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2b/2015. Lentoliikennestrategian taustaraportti.

Taksikajaani.fi. Kajaanin Aluetaksi Oy. Www-dokumentti. Saatavissa:

http://www.taksikajaani.fi/index.php?page=taksin_ennakkotilaus. Luettu: 11.5.2015.

Taksi Pirkkala.fi. Taksi Pirkkala. Www-dokumentti. Saatavissa:

<http://www.taksipirkkala.fi/taksi-tampere-pirkkala-airport-taxi/>. Luettu: 12.5.2015.

Taksivaasa.fi. Taksi Vaasa. Airport Taksi. Www-dokumentti. Saatavissa:
<http://www.taksivaasa.fi/airport-taksi/>. Luettu: 11.9.2015.

Taxi-info. Oulun aluetaksi. Www-dokumentti. Saatavissa:
http://www.oulunluetaksi.fi/sivu/fi/taksi_info/. Luettu: 10.5.2015.

Vaasanpaikallisliikenne.fi 2015a. Vaasan paikallisliikenne. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.vaasanpaikallisliikenne.fi/4>. Luettu: 10.5.2015.

Vaasanpaikallisliikenne.fi 2015b. Vaasan paikallisliikenne. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.vaasanpaikallisliikenne.fi/7>. Luettu: 10.5.2015.

Vaasanpaikallisliikenne.fi 2015c. Vaasan paikallisliikenne. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.vaasanpaikallisliikenne.fi/9>. Luettu: 10.5.2015.

VR. Www-dokumentti. Saatavissa:
<http://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutishuone/faktoja/>.
Luettu: 7.5.2016

Whiteman, P. 2013. Suuri lentokonekirja visuaalinen historia. Helsinki: Laura Bul-
ler

Haastattelulomake

Lentokenttäkuljetukset

Annukka Pajunpää

19.5.2015

Minne matkustat?	Helsinkiin <input type="checkbox"/>	Tukholmaan <input type="checkbox"/>		
Onko matkasi	Yksityinen <input type="checkbox"/>	Työmatka <input type="checkbox"/>		
Matkatavaroita ruumaan?	Kyllä <input type="checkbox"/>	Ei <input type="checkbox"/>		
Kuinka usein matkustat?	Viikoittain <input type="checkbox"/>	Kuukausittain <input type="checkbox"/>	Vuosittain <input type="checkbox"/>	Harvemmin <input type="checkbox"/>
Miltä paikkakunnalta tulet?	Kokkola <input type="checkbox"/>	Pietarsaari <input type="checkbox"/>	Muu <input type="checkbox"/>	
Tulitko kentälle	Bussilla <input type="checkbox"/>	Taksilla <input type="checkbox"/>	Autolla <input type="checkbox"/>	
Käytitkö lentokenttäkuljetusta?	Kyllä <input type="checkbox"/>	En <input type="checkbox"/>		
Oletko tyytyväinen kuljetuksiin?	Kyllä <input type="checkbox"/>	En <input type="checkbox"/>	En käyttänyt <input type="checkbox"/>	
Oletko tietoinen kuljetuksista?	Kyllä <input type="checkbox"/>	En <input type="checkbox"/>		

Kiitos osallistumisestasi haastatteluun!